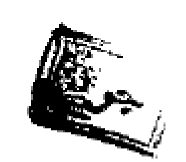


كلية الاقتصاد

قسم الاقتصاد والتخطيط

اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية



رسالة قدمت لنيل درجة الماجستير

اعـــداد

خليل محمد ديب ياسين

بـاشراف

الاستاذ الدكتور اسماعيل شعبان

١٩٩١ م

١٤١١ هـ

- الاهـــــداء -

كلما اتسع المعنى كلما ضاقت العبارة .

الى والـــــدى

أمي .. أبي

اللذان ربياني وكانا لي مثالا في التضحية والعطاء .

واعترافا مني بفضلهما أهديهما هذه الرسالة .

خليل

مناقشة الاطروحـــــــــة

لقد تمت مناقشة أطروحة الماجستير ذات العنوان " اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية " المعدّة من قبل الباحث خليـــــــل ياســـــــين تحت اشـــــــــــــراف الاســـــــتاذ الدكتور اسماعيـــــل شـــــــعبان في يوم الـــــواقع في تاريخ / / ١٩٩١م ، الموافق / / ١٤١١هـ .

- شهادة -

أشهد بأن العمل الموصوف في هذه الرسالة هو نتيجة بحث قـــام به المرشح (الطالب) تحت اشراف الاستاذ الدكتور اسماعيل شعبان في قسم الاقتصاد والتخطيط من كلية الاقتصاد في جامعة حلب .

وأي رجوع الى بحث آخر في هذا الموضوع موثق في النص .

المرشح	المشرف على الدراسة
خليل محمد ديب ياسين	الاستاذ الدكتور اسماعيل شعبان

التاريخ : ١٦/ ٣/ ١٩٩١

CERTIFICATE

It is hereby certified that the work described in this thesis is the result of the author's own investigations under the supervision of Prof.Dr. Ismail SHA'ABAN in the Department of Economy and Planning University Of Aleppo Faculty of Economics and any reference to other researchers work has been duly acknowledged in the text.

....

Candidate

....

Director of Studies

Date:...............

تصـــــــريـــــــح

أصرح بأن هذا البحث " اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية " لم يسبق أن قبل للحصول على أية شهادة ، ولا هو مقدم حاليا للحصول على شهادة أخرى .

الباحـــــث

خليل ياســـــين

- كلمة شكر -

ريثما تم الوصول بهذا العمل المتواضع الى ماهو عليه الآن ، كانـت رحلة طويلة وشاقة ، بسبب شق الطرق في هذا المجال ، وما رافقه مـن معاناة سببتها قلة الاحصائيات اللازمة في هذا المجال وصعوبة الدراسات الميدانية التي استطعنا التغلب على الكثير منها .

هذا واذا كانت الدراسات الاقتصادية تقاس بنتائجها العلميـة - الاقتصادية الجديدة ، فقد عملنا جاهدين للتوصل الى نتائج مدعّمـة بالأرقام تثبت مدى ربحية بناء اسطول عربي سوري يمكنه توفير الملايين من الدولارات مما يدفع للغير سنويا ، وتحقيق الملايين من الدولارات كأجـور لما يمكن أن نخدم به الغير .

ولا شك أن لجامعتنا العزيزة ، ولكليتنا الغالية ولقسم الاقتصـاد والتخطيط ولأساتذتي الكرام الفضل الكبير في دعم مسيرتي للوصول بهـذا العمل الى ماهوعليه .

ولا يسعني الا أن أخص بالشكر الجزيل استاذى الكريم الاستاذ المشرف الدكتور اسماعيل شعبان على توجيهاته القيّمة ، ونصائحه العلمية والأخويـة ، التي كانت لي عونا ودليلا في كل ما كتبت .

كذلك اتقدم بشكرى الى جميع المؤسسات والجهات الرسمية والسـ المسؤولين الذين ساعدوني في التمكن من الحصول على أرقام ومعطيات غـير منشورة أمكن الاستدلال بها أو الاعتماد عليها .

وكذلك أشكر أيضا كل الاشخاص الذين ساهموا بشكل مباشر أو غـير مباشر في طبع وانجاز هذا العمل واخراجه بالصورة الذى هو عليهـا الآن وكل الذين شاركوا في الاعداد لهذا الدفاع .

آمـلا .. أن يكون هذا العمل مرجعا مفيدا في المكتبة العربية ومغنيـــا للقارئ العربي ، ومساعدا لمتخذي القرار الاقتصادي العربي فـــي وطننا العربي الكبير الذي تقع كل أقطاره على السواحل البحريـــة الدافئـة .

وشكرا

خليل

- الفهرس -

فهرس الجداول

مقدمة عامة

يعتبر قطاع النقل والمواصلات أحد القطاعات المكونة للهيكل الاقتصادي في أية دولة ويلعب دورا هاما في الحياة الاقتصادية والاجتماعية لطبيعة الخدمات التي يقدمها وقد قيل ان اكتماله يقدم مؤشرا عادلا للنمو الاقتصادي والخدمي ، وقد نجمت أهمية قطاع النقل عن مساهمة هذا القطاع في التطور الاقتصادي والاجتماعي والثقافي بأشكال مختلفة .

ويضيف النقل الى البضاعة شكلين من أشكال المنفعة الزمانية والمكانية بمعنى أنه يحقق امكانية الحصول على تلك البضاعة في الوقت المناسب والمكان المناسب وينطبق ذلك على حركة الاشخاص . وان العامل الفعال في زيادة ثروة الأمة يتعلق بمدى الوصول أو درجته الى مكان موارد الأمة الطبيعية وفي أغلب الأحيان لا تستخدم الموارد الطبيعية في أماكن تواجدها الا أنه يجرى نقلها الى الأماكن الأكثر مناسبة لتصنيعها .

للنقل دراسة اقتصادية خاصة ، وهو جزء لا يتجزأ من الدراسة الاقتصادية العامة . والنقل فرع من فروع الانتاج ، فالانتاج ليس خلقا للمادة اذ أن المادة لا تفنى ولا تستحدث ، بل هو خلق للمنفعة والمنفعة اما أن تكون شكلية او مكانية أو زمانية ويكاد يكون الانتاج نتيجة لتفاعل هذه المنافع بعضها مع بعض ، على أن النقل يحقق المنفعة المكانية والزمانية ويضع السلع في متناول المستهلكين بالمكان المناسب ، والوقت المناسب ، كما يعمل على اتساع نطاق السوق وحتى المستوى العالمي ، اذ أن توزيع المنتجات واختصاص منطقة أو اقليم بمنتجات معينة دون اخرى هو الذي جعلنا نفكر في نقل السلع حتى ينتفع بها من لا يجدها في محيطه وبيئته . ولكن ذلك مشروط بأن تكون قيمة السلعة مضافا اليها أجر نقلها أقل من نفقات انتاجها في البلد المجلوبة اليه .

وهذا ما عبر عنه الاستاذ تاوسيج بقوله " ان القدرة على تحمل نفقات النقل مقياس الفائدة المرجوة منه " . (١)

ويلعب قطاع النقل وبالأخص قطاع النقل البحري دورا هاما في الاقتصاد العالمي . وحسبنا أن نشير الى أن الانتاج الصناعي ازداد خلال (٨٠) عاما بين عامي ١٨٢٠ - ١٩٠٠ حوالي ثلاثين ضعفا في حين أن التجارة الدولية قد ازدادت لنفس الفترة بمقدار واحد وثلاثين ضعفا وهذا ما كان ليحدث لولا ثورة حقيقية في المواصلات البحرية . (٢)

ويبدو دور النقل البحري واضحا بين مختلف وسائط النقل لما يتمتع به من مواصفات ، وهي :

١- امكانية الوصول الى مختلف أجزاء العالم .
٢- القدرة على حمل كميات كبيرة من البضائع .
٣- لا يزال النقل البحري يشكل الوسيلة الأرخص في ميدان النقل والحلقة الأهم في النقل المخترق من الباب الى الباب .

وبهذا فهو يحتل المرتبة الأولى في نقل التجارة الدولية حيث أن حوالي ٧٨٪ من حجم التجارة الدولية مازال ينقل بحرا .

ويرتبط النقل البحري بالتجارة الخارجية ارتباطا أساسيا ، فالدولة التي تريد تحقيق تنميتها الاقتصادية سوف تعتمد على التجارة الخارجية بحدها الايجابي عن طريق استيراد المعدات الرأسمالية وتصدير منتجاتها

---

١) مهنا عبد العزيز ، فهمي حسين ، ١٩٥٠ - اقتصاديات السكك الحديدية . الطبعة الثانية ، مكتبة النهضة المصرية - القاهرة ، ص ٢١ .

٢) م . فالكو وسكي ، (ترجمة كمال غالي) ، ١٩٨٢ - وجهة نظر ماركسية حول مشكلات تنمية العالم الثالث . الطبعة الثانية ، دار الحقيقة ، بيروت ، ص ١١٦ .

المحلية ، ووسيلتها في كلتا الحالتين (النقل البحري) . ولعدم دفع مبالغ كبيرة لعملية النقل تستنزف ميزان مدفوعاتها ، عليها أن تملك البنية الأساسية لصناعة النقل البحري .

فلا بد من وجود ادارة ملاحية حديثة ، أسطول بحري ، كوادر فنية واختصاصات ، ميناء يعمل بكفاءة،وتكنولوجيا حديثة ، أنظمة حديثة وموحدة في النقل ، نظام حديث للصيانة ، وكالات بحرية ، تشريعات متطورة مع التطور الجاري في النقل البحري ، مؤسسات تأمينية تحقق لها الحماية .

هنا تأتي أهمية صناعة النقل البحري لتخدم سياسة نقل التجارة الخارجية التي تهدف الى :

١- تحقيق الاستقلالية في نقل التجارة الخارجية ومقومات التنمية الاقتصادية.

٢- تخفيض تكاليف النقل التي ترهق ميزان المدفوعات استنزافا من العملات الصعبة .

٣- تأمين متطلبات الاقتصاد الوطني بالأوقات المناسبة خاصة في الأزمات الدولية من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية .

٤- دعم الأسطول الحربي في أوقات الحروب .

٥- ادخال عملات صعبة الى ميزان المدفوعات عن طريق نقل تجارة الغير .

وتظهر أهمية النقل البحري كأحد عناصر الأمن القومي في الوقت الحاضر فهو يستكمل وحدة الدولة .

ويبدو هذا الأمر واضحا بالنسبة للدول التي تمتد على مساحات واسعة وتحيط بها البحار من كافة الجهات تقريبا كاستراليا والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي ، وكذلك بالنسبة للدول ذات الجزر الكثيرة المتفرقة كاليابان ، واندونيسيا ، والفليبين وغيرها من الدول .

وفي العصر الحديث أصبح كسب الوقت رهنا بوسائل النقل المتطورة وخاصة النقل البحري .

وبشكل عام ان تقدم النقل يؤدى الى زيادة الرفاهية الاقتصادية العامة وتحقيق العدالة في التوزيع وتوسيع الأسواق وتحقيق التقدم الاجتماعي وتحقيق وحدة الدولة وقد قال ألفرد مارشال " ان الحقيقة الاقتصادية البارزة في العصر الحديث لا تتمثل في تقدم الانتاج الصناعي وانما تبدو في التقدم الذى بلغته صناعة النقل " . (١)

---

(١) مهنا عبد العزيز ، فهمي حسين ، اقتصاديات السمك الحديثة . مرجع سبق ذكره ، ص ١٠ .

الباب الاول

اقتصاديات النقل البحرى وعلاقتها بالتجارة الدولية

....

مقدمـــة .

الفصل الاول : مفهوم النقل البحرى وأهميته .

الفصل الثاني : التجارة الدولية المنقولة بحرا .

الفصل الثالث : أجور النقل البحرى (النوالين البحرية) .

الفصل الرابع : اقتصاديات تأجير السفن .

الفصل الخامس : السياسات البحريـــــة .

الفصل السادس : البيوع البحريـــــة .

الفصل السابع : التأمين البحـــرى .

مقدمة البـــــاب الاول

يحتل النقل البحرى منذ أقدم الازمنة وحتى الآن الموقع الاهم بين وسائط النقل المختلفة باعتباره الوسيلة الاساسية والاهم والارخص في نقل التجارة الدولية . ويساهم حاليا بنقل ٧٨٪ من حجم التجارة الدولية و ٦٨٪ من قيمة البضائع المتداولة دوليا ، وقد تطورت طاقة الحمولة الكلية المسجلة للاسطول العالمي من /٢١٧/ مليون طن عام ١٩٧٠ الى حوالي /٣٩٧/ مليون طن في عام ١٩٨٧ ، وبلغ حجم التجارة البحرية المنقولة في عام ١٩٨٧ /٣٫٥/ مليار طن .

وبهذا فقد خلق النقل البحرى قطاعا اقتصاديا مهما متشابكا متكاملا من المؤسسات والهيئات والادارات والشركات الملاحية أطلق عليه اسم صناعة النقل البحرى ، وهي فرع من فروع الاقتصاد تهتم بدور وأهمية السفينة في النشاط الاقتصادى والتجارة الدولية .

الفصل الأول

مفهوم النقل البحرى وأهميته

.....

المبحث الأول : صناعة النقل البحرى وخصائصها .

المبحث الثاني : السفينـــــة .

المبحث الثالث : أنواع السفن .

المبحث الرابع : حجم الأسطول العالمي وملكيته .

المبحث الأول
صناعة النقل البحرى وخصائصها

.....

أولا - تعريف صناعة النقل البحرى :

يمكن تعريف صناعة النقل البحرى بأنها النشاط الذى يتعلـــــق بالسفينة وما يترتب على وجودها من هيئات ومؤسسات وادارات ووكــــلاء وخدمات وغيرها مما يرتبط عملها بالنقل البحرى .

ويمكن تقسيم صناعة النقل البحرى الى قسمين :

آ - القسم الرأسمالي : الذى يشكل ما تتحد فيه قوة العمل بأداة العمل مثل :

١- السفينة
٢- المرافــئ
٣- أحواض بناء السفن
٤- أحواض صيانة واصلاح السفن
٥- مراكز تخريد * السفن من أجل تفكيكها وصهرها واعادة انتاجها من جديد .

ب - القسم الخدمي : ويتألف من الادارات والهيئات والمؤسســـــات والشركات والوكالات التي ترتبط بالصناعة الانتاجية للنقل البحــــرى ومنها :

---

* التخريد : مراكز تخريد السفن هي عبارة عن أماكن لشراء السفن القديمة وغير القديمة من أجل تفكيكها وصهرها واعادة انتاجها .

١- الوكالات البحرية
٢- شركات التأمين البحرى
٣- شركات تموين السفن
٤- شركات استئجار السفن وتأجيرها
٥- السماسرة والوسطاء البحريون
٦- المعاهد والكليات البحرية
٧- وغيرها مما يخدم صناعة النقل البحرى .

ثانيا - خصائص صناعة النقل البحرى :

وتتعلق هذه الخصائص بالقسم الرأسمالي للصناعة البحرية ويمكن ايجازها فيما يلي :

١- ضخامة رأس المال المستثمر :

تتميز صناعة النقل البحرى بضخامة رأس المال الموظف في استثماراتها وبارتفاع تكاليف التشغيل والصيانة . وان ضخامة رأس المال هذا أبعد احتمالات التفكير الفردى مما حدا بالدول الى التدخل بهذه الصناعة اما عن طريق الملكية أوعن طريق تقديم المساعدات والقروض والحماية واعطائها الأولوية في نقل تجارتها الخارجية والرسو في موانئها واعفائها من الضرائب والرسوم ..الخ .

ويمكن أن نبين ضخامة رأس المال المستثمر في هذه الصناعة من خلال أسعار السفن التي يوضحها الجدول التالي :

جدول رقم (١)

يوضح أسعار نماذج السفن (بملايين الدولارات الأمريكية) (١)

نوع السفن وحجمها	١٩٨٠	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥	١٩٨٦	١٩٨٧
- ناقلات السوائب ذات الحمولة الساكنة البالغة ٠٠٠ر٣٠ طن *	٧ر١٦	٨ر١٤	٩ر١٣	٣ر١١	٧ر١١	٠ر١٤
- الناقلات الصهريجية ، حمولة ساكنة ٠٠٠ ٣٢ طن	٧ر١٨	٣ر٢٣	٠ر١٨	٥ر١٧	٠ر١٨	٠ر١٨
- ناقلات سوائب ذات حمولة ساكنة ٠٠٠ر٧٠ طن	٦ر٢٣	٣ر٢٢	٨ر١٧	٠ر١٤	٣ر١٥	٠ر١٨
- الناقلات الصهريجية ، حمولة ٠٠٠ر٢٥٠ طن ساكنة .	٠ر٧٥	٥ر٧٢	٠ر٥٧	٠ر٤٧	٠ر٥١	٠ر٤٩
- ناقلات الغاز السيل سعة ٠٠٠ ٧٥ متر مكعب	٠ر٧٧	٤ر٥٥	٩ر٤٨	١ر٤٤	٩ر٤٠	٠ر٥٥
- سفن البضائع العامة ٠٠٠ ١٥ طن حمولة ساكنة	٩ر١٣	٢ر١٣	٨ر١٢	٨ر١٢	٢ر١٤	٠ر١٥
- سفن الحاويات ١٦٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدم	٥ر١١	٨ر٢٨	٩ر٢٢	١ر٢١	٩ر٢٠	٠ر٢٣

هذا ويبين الجدول أسعار البناء لنماذج من السفن المختلفة من سفن البضائع وسفن الحاويات وناقلات السوائب والناقلات الصهريجية .

---

١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - استعراض النقل البحري جنيف ، ص ٤٩ .

*) ناقلات السوائب (ناقلات بضائع مثل الحبوب - خام الحديد - البوكسيت - الفوسفات) .

كما يوضح أن أسعار الناقلات الصهريجية ذات الحجم الملائم بقيت على مستواها بين عامي ١٩٨٦ - ١٩٨٧ في حين أن الحمولات من نـــوع (٢٥٠,٠٠٠) طن انخفضت أسعارها وهذا يعود الى انخفاض الطلب على هذا النوع من الناقلات . ولا سيما بعد افتتاح قنال السويس التي سمحـــت للسفن الصغيرة والمتوسطة بعبورها في حين قد لا تتمكن السفن الكبيرة مـــن عبورها ، من جهة ، وبالتالي لم يعد من مبرر لاستخدامها عبر الخـــط الطويل غير الاقتصادي حول رأس الرجاء الصالح ، ولفترة طويلة ، حيث تعبر السفن الاصغر القنال بكلفة أقل ، ووقت أقصر . .

في حين ازدادت أسعار ناقلات السوائب وذلك بسبب تحســـن التجارة البحرية المنقولة لهذه السلع . وازدادت أسعار سفن الحاويـــات ويعود ذلك الى ازدياد الطلب على هذه السفن نظرا للتوسع فـــي استخدامها .

وبشكل عام فان انخفاض أسعار السفن بعد عام ١٩٨٣ يعود الـــى الاختلال في توازن العرض والطلب في ميدان النقل البحري العالمـــي ، وتوضح النشرة الاقتصادية لمنظمة الاقطار العربية المصدرة للنفط (أوابك) تطور أسعار بناء الناقلات مع نظرة مستقبلية . كما يتبين من الجـــدول التالي :

جدول رقم (٢)

تطور أسعار الناقلات الجديدة

بملايين الدولارات بأسعار وتقديرات عام ١٩٨٨ (سعر الناقلة الواحدة)

سنة الطلب	١٩٨٦	١٩٨٨	١٩٩٠	١٩٩٣	١٩٩٨
سنة التسليم	١٩٨٨	١٩٩٠	١٩٩٢	١٩٩٥	٢٠٠٠
٢٥٠ ألف طن ساكن	٤٣	٥٦	٥٢	٩٦	٨٣
١٢٠ ألف طن ساكن	٢٦	٣٦	٥٤	٦٣	٥٤
٧٠ " " "	١٩	٢٧	٢٧	٤٩	٤٣
٣٠ " " "	١٤	١٩	٢٠	٣٦	٣٢

كذلك توضح منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بدراسة تحت عنوان تخطيط المرافئ تبين فيها تكلفة انشاء المرافئ والمعدات الضرورية لخدمة السفن الراسية فيها ، على الشكل التالي :

الوحدة : (دولار أمريكي)(٢)

البيـــــان	السنـــــة	
	١٩٧٠	١٩٧٥
١- التكلفة الرأسمالية لانشاء رصيف (التكلفة متر مربع) .	٨٠٠٠	١٢٠٠٠
٢- التكلفة الرأسمالية لرافعة رصيف	١٠٠,٠٠٠	٢٠٠,٠٠٠
٣- تكلفة الجرار الواحد	٥٠٠٠	١٥٠٠٠

١) النشرة الشهرية لمنظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك) ١٩٨٩، السنة ١٥ ، العدد ٥/ نيسان ، ص ٢٢ .

٢) UNC TAD, 1976 - PORTP LANING GENEVA

وبالطبع تحتاج الموانئ لاعداد كبيرة من الرافعات والجرارات والقاطرات من أجل الخدمة البحرية بالاضافة الى عمليات التجديد والصيانة المكلفة التي تتطلبها هذه المعدات والأرصفة ولا سيما بسبب تراكم الصدأ على المعدات نتيجة للرطوبة والملوحة ، والعواصف المخربة للمكاسر التي تحتاج الى صيانة دورية .

٢- التقدم التكنولوجي :

تتصف صناعة النقل البحرى بأنها صناعة تتميز بالاعتماد على التقدم التكنولوجي وفي الحقيقة فان جميع الصناعات تتميز بخاصية الاعتماد على التقدم التكنولوجي ولكن هناك صناعات تتجاوز غيرها في هذه الخاصية ويقع في طليعة هذه الصناعات الصناعات الكهربائية والميكانيكية . واذا تفحصنا صناعة النقل البحرى وجدنا أن الخاصية الكهربائية والميكانيكية تشكل عنصرا أساسيا فيها .

هذا ويجرى اخضاع قطاع النقل البحرى يوميا لتطور الثورة العلمية التكنولوجية بكل أجزائه وذلك من أجل زيادة طاقة الأسطول العالمي ورفع درجة الأمان فيه ، وتقليل الكوارث المحتملة .

وكان من نتاج التقدم العلمي التكنولوجي في هذه الصناعة ظهور سفن جديدة كسفن الحاويات وسفن الثلاجات وسفن الدحرجة وناقلات الغاز وناقلات النفط العملاقة بالاضافة الى تطور وسائل مناولة المواد لتقليل فترة مكوث السفينة في المرافئ وتخفيض تكاليف تشغيلها وتقليل اليد العاملة المرفئية . .الخ .

وكذلك من مزايا التقدم التكنولوجي على الصناعة البحرية هو حدوث التطور في وسائل الاتصال وتطبيقه على السفن المبحرة في عرض المحيطات من خلال استخدام الاقمار الصناعية التي تدعى :

MARITIME COMNNCATION SATELLITE

هذا وقد وقعت على نظام الاتصال بالانمارسات عدة دول في عام ١٩٧٦ وعددها /٢٦/ دولة ودخل حيز التنفيذ عام ١٩٧٩ بـ /٣٩/ دولة وبدأ العمل الفعلي في عام ١٩٨٢ ، ومن فوائده الاتصال عن طريق الاقمار الصناعية في الميدان البحرى الذى يحقق : (١)

آ - التغطية الشاملة للكرة الأرضية تقريبا .

ب - الخدمة اللحظية .

جـ - السرية في الاتصالات .

د - السهولة في التشغيل .

٣ - تعتبر صناعة النقل البحرى صناعة دولية احتكارية :

اذ تتميز صناعة النقل البحرى بأنها صناعة دولية احتكارية وتظهر ملكية الأسطول التجارى العالمي بأنها تتمركز في ايدى عدد قليل من الدول الرأسمالية والتي هي بالدرجة الأولى :

(اليابان - الولايات المتحدة - اليونان - المملكة المتحدة - ايطاليا - فرنسا) .

وتحوز الدول الرأسمالية على ملكية الأسطول العالمي بشكلين :

الاول : مسجل لديها ويحمل أعلامها وكانت نسبته في عام ١٩٨٧ حوالي ٣٠٪ من الحمولة الكلية المسجلة للأسطول العالمي .

الثاني : مسجل تحت رايات الدول ذات التسجيل المفتوح وهي (ليبيريا - قبرص - بنما - برمودا - بهاما - هونغ كونغ) وكانت الحمولة

---

١) جاويش حسام ، ١٩٨٥ - الاتصالات بالاقمار الصناعية . مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، الاسكندرية ، المجلد ١١ ، العدد ٢١ ، ص ٥ - ١٣ .

الكلية المسجلة لدى هذه البلدان تشكل ٣٥٪ من حمولة الاسطول العالمي عام ١٩٨٧ . ولكن الملكية الحقيقية للسفن المسجلة لدى دول التسجيل المفتوح هذه تعود الى الدول الرأسمالية وعلى رأسها (الولايات المتحدة الأمريكية - اليابان - اليونان - هونغ كونغ) .

ففي عام ١٩٧٩ بلغت ملكية الولايات المتحدة الأمريكية من سفن دول اعلام الملائمة حوالي ١٣٪ ووصلت ملكية هونغ كونغ الى ١٥٪ واليونان ١٣ر٧٪ واليابان ١١ر٢٪ . أما بقية الدول فكانت على الشكل التالي : ألمانيا الغربية - سنغافورة - ايطاليا - سويسرا - النرويج - كندا - المملكة المتحدة - الكيان الصهيوني - هولندا - السعودية - فرنسا - الدانمارك . (١)

كذلك فان الشركات الاحتكارية العالمية وخاصة الشقيقات السبع المتعددة الجنسيات العالمية والتي تسيطر على صناعة النفط بكافة مراحلها ، ومن محتواها صناعة نقل النفط حيث بلغت ملكية هذه الشركات من ناقلات النفط العالمية حوالي ٣٨٪ في عام ١٩٧٦ بالاضافة الى قدرتها على استئجار ناقلات النفط التي تعود الى المستقلين وهم شركات متخصصة بالنقل البحرى فتسيطر بذلك على حوالي ٨٠٪ من حجم ناقلات النفط العالمي .

وسيطرة الدول الرأسمالية على الاسطول العالمي للنقل البحرى تسيطر أيضا على التجارة الخارجية للدول النامية ويترتب على ذلك استغلال الدول النامية من خلال الأجور البحرية التي تحددها شركاتها الاحتكارية ويعتبر هذا الاستغلال امتدادا للاستغلال التجارى النابع من تقسيم العمل الدولي الرأسمالي الحالي الذى يعمل لصالح الامبريالية العالمية ، وبذلك تكون الدول النامية مصدرة للمواد الأولية ومستوردة للمواد الصناعية ومن المفروض أن السلع المصنعة أعلى قيمة من المواد الأولية (المستوردة من قبل الدول الرأسمالية) وفي المجال البحرى يتم تحديد الأجور البحرية على

---

(١) UNCTAD, 1982 - REVIEWOF MARITIME TRANSPORT GENEVA.

أساس قيمة المواد المنقولة بالاضافة الى أعباء التأمين البحرى الذى يشكـــل عنصرا كبيرا من كلفة البضاعة ، هذا بالاضافة الى عوامل أخرى مما يضطـــر الدول النامية لدفع مبالغ كبيرة ثمن مستورداتها (سيف) في حين تقـــوم الدول الرأسمالية بدفع مبالغ أقل لمستورداتها من المواد الأولية بســـبب نقلها على أساطيلها التجارية الخاصة وتحت مظلتها التأمينية الرأسماليـــة ، بالاضافة الى تشغيل أسطولها البحرى وعمالها البحريين .

أما بالنسبة لصناعة بناء السفن فان عددا قليلا من الدول خصّـــت بحصص كبيرة من انتاج الحمولة العالمية من السفن ، ويوضح الجدول التالـي الدول المنتجة للسفن العالمية خلال عام ١٩٨٦ .

جدول رقم (٣)

الدول المنتجة للسفن العالمية في عام ١٩٨٦ (١)

الدول المنتجة الأخرى	عدد السفن	الحمولة الكلية المسجلة بالألف طن	النسبة المئوية من الحمولة الكلية ٪
اليابان	٦٤٨	٨١٧٨	٥٩٫٢
كوريا الجنوبية	١٢٨	٢٦٤٢	١٩٫١
المانيا الغربية	٧٩	٥١٥	٣٫٧
البرازيل	١٩	٤٣٠	٣٫١
تايوان	١٠	٣٨٣	٢٫٧
بولونيا	٤٣	٣٧٥	٢٫٧
المانيا الشرقية	٥٥	٣٦٢	٢٫٦
الدنمارك	٤٦	٢٦١	١٫٨
يوغسلافيا	١٦	٢٣٣	١٫٧
فنلندا	٢١	٢٣١	١٫٧
المملكة المتحدة	٣٦	٩٩	٠٫٧
المجموع	١١٠١	١٣٨٠٩	١٠٠

أما بالنسبة لعملية تخريد السفن فنجد أنها تتركز في عدد قليل من الدول تأتي في مقدمتها (تايوان وكوريا الجنوبية والباكستان) وتجرى عمليات تخريد السفن سنويا وتتوقف نسبة الهدم من حجم الأسطول العالمي على التالي :

---

(١) BRANCH-A.,1988- ECONOMICS OF SHIPPING PRACTICE AND MANAGEMENT CHAPMAN AND HALL, 2ED, LONDON.NEWYORK 14 P.

١- حجم الطلب على السفن خاصة الناقلات الضخمة ذات تكاليف التشغيل العالية .

٢- نوعية السفن .

٣- أعمار السفن .

حيث وصل حجم السفن المباعة من أجل الهدم في عام ١٩٨٧ الى حوالي ١٦٫٩ مليون طن من أطنان الحمولة الساكنة العالمية وفيما يلي جدول يوضح نسبة الهدم في السنوات ١٩٨٠ - ١٩٨٧ كالتالي :

جدول رقم (٤) (مليون طن) (١)

السفن المباعة للهدم	السنوات							
	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥	١٩٨٦	١٩٨٧
	١٠٫٠	١٤٫٦	٢٨٫٣	٣٢٫٧	٢٩٫٢	٤١٫٧	٣١٫٢	١٦٫٣
نسبة السفن المهدمة من الاسطول العالمي ٪	١٫٥	٢٫١	٤٫١	٤٫٨	٤٫٣	٦٫٣	٤٫٩	٢٫٦

والسبب في انخفاض حجم السفن المخردة في عام ١٩٨٧ هو النشاط التجارى في قطاع النفط مما دفع بالكثير من الناقلات التي كانت معدة للتخريد للعمل .

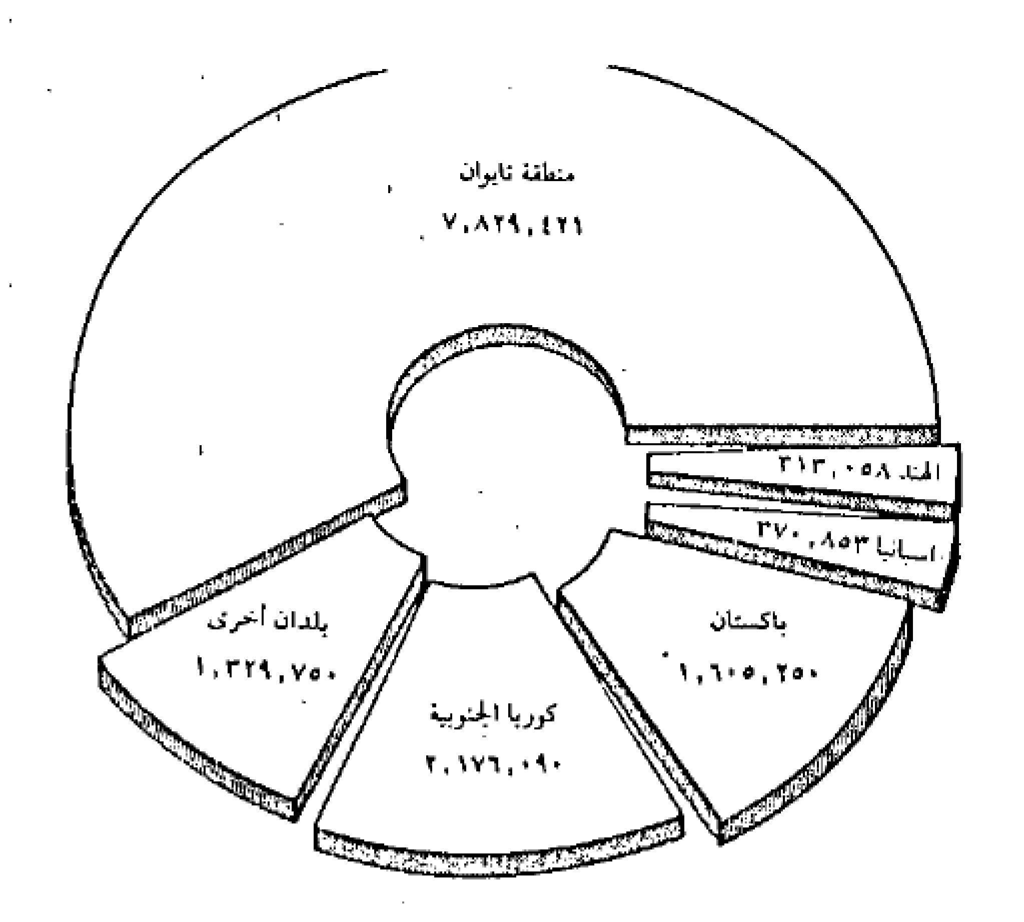
وفيما يلي نورد شكلا يوضح الاماكن العالمية الرئيسية لتخريد السفن وتفكيكها .

---

١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - مرجع سبق ذكره ، ص ٦٠ .

الأماكن الرئيسية العالمية لتخريد السفن (١)

في عام ١٩٨٢ (الحمولــــة بالطـــــن)



---

١) مجلة التجارة العربية العالمية ، ١٩٨٤ - المجلد /٢٧/ رقم (٢٠)
ص ٢١ .

المبحث الثاني

السفينـــــــــة

--

أولا - تعريف السفينة :

عرفت المادة الأولى من قانون التجارة البحرية السفينة بقولهـــــا " السفينة بموجب هذا القانون كل مركب صالح للملاحة أيا كان محمولـه ، وتسميته سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن . (١)

هذا ويمكن تعريف السفينة من الوجهة القانونية أيضا بأنها كـــل منشأة عائمة تتوفر فيها الخصائص التالية :

١- صالحة للملاحة البحرية .

٢- تقوم بالملاحة على وجه الاعتياد .

٣- تدفع بقوتها الذاتية .

وقد أثارت الملاحة البحرية جدلا قانونيا من أجل تعريفها ووضــع يحددها ، وقد اعتبرت محكمة النقض الفرنسية أن الضابط المميز للملاحة البحرية هو التعرض للأخطار البحرية وتم الاعتماد أيضا على الضابـــط الادارى الذى يحدد جغرافيا الملاحة البحرية . ولكن هذا لم يمنـــع الانتقادات التي وجهت لهذين الضابطين القضائي والادارى وحتى الآن لم يوجد تعريف واف للملاحة البحرية بشكل دقيق ، الا أنهم يعرفـــون الملاحة البحرية من خلال الأداة التي تقوم بالملاحة وهي السفينـــة ، والحالة هذه فالملاحة البحرية هي التي تقوم بها السفينة في البحر .

---

١) حداد الياس ، ١٩٨٢ - القانون التجارى (برى - بحرى - جوى) . مطبعة الرياض ، دمشق ، ص ٣٨٢ .

ولكن بالنسبة لشروط السفينة فانه يجب أن تكون صالحة للملاحة البحرية حتى يتم تمييز السفينة عن غيرها من الأجسام العائمة ، وصلاحية السفينة للملاحة البحرية تحدد بدء حياتها ونهايتها . ومن شروط صلاحية السفينة للملاحة البحرية .

١- متانة الجسد .
٢- سلامة محركات الدفع .
٣- صلاحية المنابر .

ولا يكفي أن تكون السفينة بحالة جيدة لمواجهة المخاطر المهلكة بل يجب أن تكون بحالة تؤمن سلامة البضاعة المنقولة عليها ، ومن أمثلة هذه الحالات :

١- كفاءة الطاقم .
٢- كفاية المؤن والمواد الغذائية والوقود .
٣- صلاحيتها لتفريغ البضاعة التي ستنقلها .

كما يجب أن تقوم السفينة بالملاحة على وجه الاعتياد للتفرقة بين المراكب التي تسير في المياه الداخلية والسفن التي تسير في البحر . أما اذا قامت السفينة برحلة نهرية أى في ملاحة داخلية لمرة واحدة أوعدد من المرات فان هذا لا يرفع عنها صفة السفينة البحرية .

كذلك فانه يجب التفريق بين السفينة وبين المنشآت العائمة كالشمندورات * والمواعين ، والمنصات التي يتم دفعها بواسطة مراكب معينة ، في حين تمتلك السفينة قوة دفع ذاتية تتيح لها الابحار والقيام بالملاحة البحرية ذاتيا .

---

* الشمندورة ، منصة عائمة معلق في أسفلها ثقل ضخم يجعلها ثابتة .

أما كلمة (البحرية) (١) بشكل عام :

فهي لفظ يدل على مجموعة السفن التي تملكها الدولة بالاضافة الى الموانىء والافراد والادوات اللازمة للملاحة كقولنا (البحرية السورية) ويجرى التفريق بين البحرية التجارية والبحرية الحربية .

فالبحرية التجارية : هي السفن المستخدمة في نقل البضائع والركاب وتملكها شركات خاصة أوعامة .

أما البحرية الحربية : فهي البحرية التي تتكون من سفن حربية وتملكها الدولة وهي تشمل جميع الانشاءات والموانىء الحربية وكذلك المواد والافراد المتخصصين .

وعندما تمتلك الدولة أسطولا تجاريا يطلق عليها اسم الدولة البحرية ، واذا أضيف الى الاسطول التجارى أسطول حربي تسمى الدولة في هذه الحالة قوة بحرية مثل الولايات المتحدة الامريكية والاتحاد السوفيتي .

ثانيا ـ خصائص السفينة القانونية :

تتمتع السفينة بميزات قانونية حددها القانون التجارى البحرى وتعتبر السفينة مالا منقولا لانها تنتقل من مكان الى آخر دون تلف ، وقد أكد القانون التجارى البحرى هذا المعنى بقوله : " السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها في القانون " (٢) الا أن السفينة تختلف عن غيرها من المنقولات وتقترب من العقارات فلا يسرى على السفينة القاعدة القانونية

---

١) كتاب المعرفة الاتصالات والمواصلات ، سويسرا ـ جنيف ـ ص١٠٦ .

٢) حداد الياس ، القانون التجارى (برى ـ بحرى ـ جوى) . مرجع سبق ذكره ، ص٣٨٤ .

((الحيازة في المنقول سند للملكية)) لأن نقل ملكية السفينة لا تتم بمجرد التراضي بل لا بد من اتباع اجراءات نص عليها القانون .

هذا وقد تميزت السفينة بخصائص خلعت عليها وجودا ماديا مدنيا ومن هذه الخصائص :

١- اسم السفينة :

يجب أن يكون لكل سفينة اسم يميزها عن غيرها من السفن ، ويجب أن يكتب الاسم في مكان ظاهر من السفينة حتى يمكن الاطلاع عليه بسهولة ، كذلك يجب أن تتم موافقة الميناء التي سوف تسجل فيه على هذا الاسم ويشترط القانون السوري أن يكتب الاسم على جنبي مقدمة السفينة وبشكل واضح وبأحرف عربية ولاتينية . ويجوز أن يكون اسم السفينة مكررا بشرط أن يتبع برقم متسلسل لكل اسم . مثال : قاسيون I قاسيون II .

٢- موطن السفينة :

يعتبر موطن السفينة الميناء الذي تم تسجيلها فيه ويدعى هذا الميناء بمربط السفينة أو مرفأ تسجيل السفينة ويعتبر موطنا قانونيا لها ، وعن طريق مرفأ التسجيل هذا يمكن الاطلاع على جميع البيانات المتعلقة بالسفينة . وقد أوجب القانون السوري على جميع السفن السورية كتابة الأحرف المميزة لمرفأ التسجيل على مؤخرها .(١) وحدد موضوع تسجيل السفن بأن يتم اتخاذ دفتر تسجيل للسفينة في كل مرفأ من المرافئ السورية .

٣- درجة السفينة :

لكل سفينة درجة معينة ، فقد تكون من الدرجة الأولى أو الثانية

---

(١) حداد الياس ، القانون التجاري (بري - بحري - جوي) ، مرجع سابق ، ص ٣٨٦ .

أو الثالثة . . الخ . هذا وتقوم هيئات دولية متخصصة بتحديد درجات السفينة وتصنيفها آخذة بعين الاعتبار عمر السفينة وشروط الأمانة والسلامة وصفات بنائها التكنولوجية . ومن هذه الهيئات :

أ ـ هيئة اللويدز : LIOYD'S REGISTER OF SHIPPING

وهي هيئة دولية لتسجيل السفن وتصنيفها وتأمينها وهي انكليزية الجنسية .

ب ـ الهيئة الأمريكية : AMERICAN BUREAN OF SHIPPING

جـ ـ الفرنسية : BUREAU VERITAS

د ـ الألمانية : GERMANIS CHERLIOYD

هـ ـ النرويجية : DETNARSKE VERITAS

و ـ اليابانية : JAPANEESE CORPORATION

ز ـ الايطالية : REGISTER ZATIONA NAROPE DE AÈRB MOUTIEO.

وان لدرجة السفينة أهمية كبيرة عند ابرام عقود ايجار السفن وعند التأمين عليها بالاضافة الى وجود أنواع معينة من البضائع لا يمكن نقلها الا على سفن من الدرجة الأولى FERSTCLASSE خاصة البضائع التي تحتاج الى السرعة والأمانة في عملية النقل بالاضافة الى مواصفات ومزايا معينة في التفريغ والشحن يجب أن تتوفر في السفينة وذلك من أجل حماية البضائع من التلف والكسر والبلل والتعرض لمياه البحر وغير ذلك من المخاطر البحرية المختلفة .

٤ـ حمولة السفينة :

يمكن قياس حمولة السفينة بطريقتين : (١)

١ـ على أساس ما يمكن أن تحمله السفينة أو تنقله مقدرا بالطن الطولي ويساوى الطن الطولي (١٠١٦) كغ .

---

(١) ALDERTON.PM,1984 - SEA TRANSPORT OPERATION AND ECONOMICS. THOMAS REED PUBLICATION LIMITED,3ED LONDON. 16-17 P.

٢- على أساس قياس الفراغ الداخلي أو حجم السفينة أو اتساعهـا مقدرا بالأقدام المكعبة على أساس أن كل طن مسجل يساوى مائة قدم مكعب أو ٢٫٨٣ مترا مكعبا .

ويعبر عن حمولة السفينة بالطريقة الأولى :

محمول السفينة الشامل (الساكنة) ويرمز له D.W.T اختصارا للكلمات الانكليزية DEAD WEIGHT TONNAGE ويعبر هذا عن أن السفينة تستطيع أن تحمل من البضاعة والوقود والمياه والتموينات قدرا معينا وليكن (١٠٠٠٠) طن . ولامكانية الوصول الى ما تستطيع السفينة حمله من البضائع تطرح من محمول السفينة الشامل كمية الوقود والتموينات والمياه ويطلق على الرصيد الباقي محمول السفينة من البضائع ويستعمل هذا التعبير في الأسواق الملاحية للدلالة على وزن البضائع التي تستطيع حملها السفينة .

أما الطريقة الثانية فيعبر عنها ب :

آ - الحمولة الكلية المسجلة ويرمز لها G.R.T اختصارا للكلمات الانكليزية GROSS REGISTER TONNAGE وتعبر عن الحجم الكلي لجميع فراغات السفينة الداخلية المطلقة .

ب - الحمولة الصافية المسجلة ويرمز لها اختصارا N.R.T المعبرة عن الكلمات الانكليزية NET REGISTER TONNAGE والتي تمثل الحمولة الكلية المسجلة مطروحا منها جميع فراغات أماكن اقامة الطاقم وغرف الالآت والاماكن المستعملة للملاحة . وباختصار تعبر عن الفراغ المنتج للأجور البحرية .

وبهذا تدل الحمولة الكلية على أبعاد السفينة في حين تدل الحمولة الصافية على الاستغلال التجارى ، وتقاس الحمولة هنا اما

بالأقدام المكعبة واما بالأمتار المكعبة ، وقد تقدر الحمولة بالبرميل ، والبرميل تعبير للدلالة على /١٠٠/ قدم مكعب ويساوى ٢٫٨٣ مترا مكعبا كما يعبر عن الطن المسجل .

وتتخذ الحمولة أساسا لتقدير أجرة السفينة وتحديد المسؤولية ولتحديد التعويض في حال التلف أو التأخير في عمليات الشحن والتفريغ . كما يحدد القانون على أساس الحمولة بعض الأحكام ، مثال : لا يجوز الرهن الا على السفن ذات الحمولة /٢/ طن فأكثر . (١)

جـ - وزن السفينة كاملة فيساوى مقدار ما تزيحه من الماء وهي طافية ، ويوجد للسفينة نوعان من الازاحة ، الازاحة الخفيفة والازاحة الكاملة :

١- الازاحة الخفيفة : LIGHT DISPLASEMENT وتساوى وزن السفينة من (بدن + أجهزة + ماكينات) .

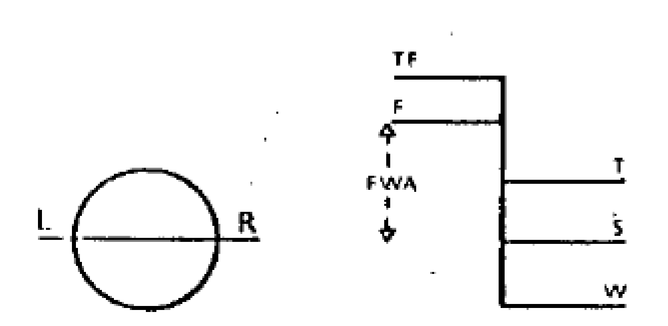
٢- أما الازاحة الكاملة : LOAD DISPLASEMENT فتساوى الازاحة الخفيفة + البضائع + المياه العذبة + الوقود + الطاقم ، ويمكن أن نعبر عنها بأنها الوزن الكامل للسفينة عندما يصل غاطس السفينة الى منتصف دائرة التحميل *

---

١) كمال طه مصطفى ، مبادىء القانون البحرى . الطبعة الثالثة ، الدار الجامعية ، ص ٣٦ .

* - دائرة التحميل : هي الدائرة التي توضع على جانب السفينة موضحا فيها خطوط الشحن المسموح للسفينة أن تحمل من البضائع حتى الوصول اليه ، ويختلف خط تحميل السفينة حسب أوقات السنة وحسب نوعية السفينة فيوجد خط شحن صيفي وخط

* شحن شتوى وتدعى هذه الخطوط " بخطوط التحميل الدولية " .
ودائرة التحميل هذه : هي عبارة عن دائرة قطرها /١٢/ بوصة من الخارج وقطرها الداخلي /١٠/ بوصه ويقطع الدائرة عند المنتصف خط أفقي طوله /١٨/ بوصة وعرضه بوصة واحدة ويرمز للخطوط بالشكل التالي :



وقد وضعت هذه الدائرة من أجل السلامة البحرية ، حيث قسمت المحيطات بموجب اتفاق دولي الى نطاقات خط التحميل الموسمية وهذه التقسيمات تضع تحديدات بالمحيطات بطريقة توجب السفينة التي تنتقل من نطاق موسمي الى آخر لا تزيد حمولتها عن علامات التحميل الموسمية المرادفة للنطاق .

وعلامات خط الشحن تحدد الغاطس الذى لا تستطيع السفينة تجاوزه وليس من المفروض تجاوزه خلال فترة الابحار وتم ذلك وفق معاهدة خطوط الشحن في لندن عام ١٩٣٠ وهذا أقصى غاطس مسموح به للسفينة يحقق لها السلامة أثناء الابحار ويقسم العالم الى مناطق معينة على خريطة خاصة ملحقة بقواعد خطوط الشحن وهي :

١- منطقة المياه العذبة الاستوائية TROPICAL FRESH WATER (T.F.W)
٢- منطقة المياه العذبة FRESH WATER (F.W)
٣- منطقة المياه الاستوائية TROPICAL (T)
٤- المنطقة الصيفية SUMMER (S)
٥- المنطقة الشتوية WINTER (W)
٦- منطقة شتاء شمال الأطلنطي WINTER NORTH ATLANTIC (W.N.A)

د - الحمولة الوزنية للسفينة : هي الفرق بين الا زاحة الخفيفة والا زاحة الكاملة وبالتالي فان هذه الحمولة هي مقدار ما تستطيع السفينة أن تحمله من البضائع والوقود والمياه (صابورة + مياه عذبة) والطاقم مقاسة بالأطنان الطولية . وتثبت حمولة السفينة بموجب شهادة صادرة عن احدى شركات تصنيف السفن العالمية .

ه - أوراق السفينة : (١)

يقتضي لكل سفينة توفر الأوراق التالية :

آ - سند التمليك البحري .
ب - دفتر التجارة .
جـ - اجازة ترخيص الملاحة .
د - سجل يوميات السفينة .
هـ - كذلك يجب أن يكون لديها الشهادات التالية :

١- شهادة محمول السفينة .
٢- شهادة خط الشحن الدولي .
٣- شهادة معدات السلامة .
٤- شهادة سلامة بناء السفينة .
٥- شهادة الهاتف اللاسلكي .
٦- شهادة بريد اللاسلكي .

و - أوراق أخرى (خرائط وأوراق ملاحية أخرى ..الخ) .

---

١) سجلات المديرية العامة للموانىء البحرية ، دائرة التفتيش البحرى ، قسم التسجيل والمعاينة ، القطر العربي السورى ، اللاذقية .

٦ - أشخاص السفينة :

١- مالك السفينـــة : SHIPOWNER

٢- ربان السفينـــة : SHIPMASTER

٣- طاقم السفينـــة : GREW

١- مالك السفينة : هو الذى يملك السفينة ويقوم بتجهيزها للرحلة البحريـــة .

٢- ربان السفينة : لقد أقرت معاهدة جنيف في عـــــام ١٩٣٦ الخاصة بتحديد مؤهلات الربانية وضباط الملاحة والمهندسين البحرييـــن بالنسبة للسفـن ، وعرفت الربان بأنه : هو كل شخص يتولى قيادة السفينة . ولكن عمل الربان لا يتوقف على هذا فحسب بل يتمداه الى أعمال أخـــرى كثيرة فهو يمثل المجهز ويعتبر الناقل ويتعهد البضائع المنقولة الى أن يوصلها الى مرفأ التسليم ويتم تعريف الربان وفقا لذلك بأنه " الشخـص الذى يعهد اليه بقيادة السفينة والعناية بها وبادارتها وتولي جميـــع السلطات القانونية عليها في حدود القانون والعرف البحرى " . (١)

٣- الطاقم البحرى : يعبر عن مجموع الأفراد المؤهلين للعمـــل الملاحي . وينقسم الى ثلاثة أقسام :

آ - القسم الملاحي : ويتألف من :

١- الربـــان .

٢- رئيس الضباط الملاحيين .

٣- ضابط ملاحي ثان .

---

١) نحاس عادل ، زين العابدين يوسف ، القانون البحرى . الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، الامارات العربية المتحدة - الشارقـــــة ، ص ١٦ .

٤- ضابط ملاحي ثالث .

٥- ضابط راديـــو .

٦- ضابط أو عدد من الضباط الملاحيين المتدربين .

٧- البحارة ويتألفون من رئيس بحارة وعدد من البحارة المهـــــره ونصف المهره وعمال لاغراض التستيف والتشوين .

ب - القسم الهندسي ويتألف من :

١- رئيس الضباط المهندسين .

٢- ضابط مهندس ثان .

٣- ضابط مهندس ثالث .

٤- ضابط مهندس رابع .

٥- مهندس كهربائي .

٦- مجموعة الافراد ذوى الاختصاصات الميكانيكية وهم :

رئيس ميكانيكي ، ميكانيكي أول ، مراقب ، مشغل آلات ، زيات ، مساعد كهربائي ، عامل مضخات .

جـ - القسم الاعاشي :

وهو مجموعة من الافراد الذين يقدمون الخدمات اللازمة للقسميـــن الملاحي والهندسي . ويشمل هذا القسم : رئيس خدم ، رئيس طباخيــن ، طباخ أول ، مساعدين ، عمال نظافة .

ويوجد أشخاص بريون للسفينة وهم الذين يزاولون الاعمال البحريـــة على البر ، ومنهم :

١- وكيل السفينة .

٢- السمسار البحرى .

٣- مقاول الشحن والتفريغ في حال الشركات الخاصة العاملة في الموانئ .

٧- تسجيل السفينة واكتسابها الجنسية :

ان الخصائص التي تتمتع بها السفينة خلقت فيها شخصية مدنية وبالتالي جعلت من الضرورى أن يكون لها جنسية تتمتع بها حيث تعتبر الجنسية العامل الأساسي في تحديد حقوق وواجبات السفينة .

وتختلف السفينة عن باقي المنقولات بهذه الخاصة نظرا لأهميتها الاقتصادية ودورها الفعال في التجارة العالمية ، وتتخذ جنسية السفينة لتحديد القانون الذى يحميها ويمنحها امتيازات معينة وتبدو هذه الأهمية بشكل خاص في الوقت الحاضر لما يميزه العالم من خلافات سياسية بين الدول .

وهناك شروط معينة لاكتساب الجنسية هي : (١)

آ - شرط البناء الوطني : حيث تشترط بعض الدول من أجل اعطاء جنسيتها لسفينة معينة أن تكون قد بنيت في ترساناتها .

ب - شرط الملكية الوطنية : تشترط بعض الدول أن تكون السفينة مملوكة لأفراد من رعاياها .

جـ - شرط الطاقم الوطني : تشترط بعض الدول لمنح جنسيتها لسفينة معينة أن يكون طاقم السفينة بالكامل أو جزء منه من رعاياها .

هذا وتثبت جنسية السفينة بالعلم الذى ترفعه وبالتسجيل لدى السلطات المعنية . ومن المميزات الاقتصادية لاكتساب الجنسية الحماية التي تتمتع بها السفن التابعة لتلك الدولة بالاضافة الى المعونات التي تحصل عليها نتيجة الدعم الذى توفره الدولة لأسطولها الوطني ودعم قدرته على المنافسة في السوق العالمية .

(١ BRANCH.A. ECONOMICS . OF SHIPPING PRACTICS AND MANAGMENT 74 P.

وبالمقابل هناك ضرائب تفرض على السفن التي تحمل جنسية معينة بالاضافة الى الشروط السابقة سواء كان شرط البناء الوطني أو شرط الطاقم الوطني أو شرط الملكية الوطنية وتعتبر هذه الشروط وعلى رأسها شرط الطاقم الوطني بالاضافة الى الضرائب المفروضة على السفن عاملا هاما لتباين الأجور البحرية المدفوعة للعمالة البحرية من دولة الى أخرى .

شروط تسجيل السفن في الجمهورية العربية السورية : (١)

آ - يجب أن يكون مرفأ التسجيل سوريا .
ب - أن يكون مالكها سوريا واذا كانت مملوكة على الشيوع من قبل عدة أشخاص يشترط أن يكون ٥٠٪ من قيمة أسهم السفينة على الاقل مملوكة لاشخاص سوريين .

جـ - اذا كانت السفينة لشركة سورية من شركات الأموال يشترط أن يكون :

١- نصف عدد الأسهم لمواطنين سوريين .
٢- أكثرية أعضاء مجلس الادارة يحملون الجنسية السورية .

د - لم يذكر القانون أية شروط بالنسبة لشركات الأشخاص ، ولكن يرى الدكتور" الياس حداد" أنه يتوجب عندئذ أن تكون أغلبية حصص الشركة عائدة لأشخاص سوريين وأن يكون المدير أو غالبية المديرين في حال تعددهم ممن يحملون الجنسية السورية . (٢)

---

١) المديرية العامة للموانئ ، دائرة التفتيش البحري - قسم التسجيل والمعاينة ، القطر العربي السوري ، اللاذقية .

٢) حداد الياس ، القانون التجاري (بري - بحري - جوي) . مرجع سبق ذكره ، ص ٣٨٩ .

هـ - ألزم المشرع السفن التي تحمل الجنسية السورية أن يكون ثلثا البحارة من التابعية السورية على الاقل وللمجهز في حال الضرورة أن يستخدم ربانا أو ضباطا أو عمالا ميكانيكيين أجانب شريطة أن تكون الشهادات التي يحملونها معادلة للشهادات المطلوبة من السوريين . (شرط الطاقم الوطني) .

- فقد اشترطت فرنسا مثلا لتسجيل سفينة لديها أن يتم بناؤها في ترساناتها وأن يكون مالكها يتمتع بالجنسية الفرنسية (شرط الطاقم الوطني) .

- في حين أن بريطانيا لم تشترط ذلك الشرط بسبب نقص العمالة البحرية بالنسبة لعدد السفن لديها ولذلك فهي تعمل بمبدأ حرية اختيار الطاقم .

- وفي جمهورية مصر العربية حدّد القانون البحرى المصرى نسبة البحارة المصريين على السفن المصرية بنسبة ٩٥٪ من البحارة ، كما حدّد نسبة ٩٥٪ من اجمالي الرواتب للبحارة المصريين .

ولاعتبارات اختيار الطاقم أهمية كبيرة جدا في تحديد الأجور البحرية ، ففي الجدول التالي نبين جنسيات طواقم السفن التي ترفع علم ليبيريا والتي تأخذ بمبدأ حرية الطاقم .

جدول رقم (٥)

جنسيات طواقم السفن التي ترفع علم ليبيريا (١)

الدولة	ضباط	فنيون	مجموع الافراد	من المجموع ٪
الصين الشعبية	٦٨٤٥	١٥١٩١	٢٢٠٣٦	٢٥ر٧٠
الفلبين	٢٢٨٠	٨٢٥٦	١٠٣٦	١٢ر٢٩
اليونان	٣٣٨٠	٥٢٧٢	٨٨٥٢	١٠ر٣٢
ايطاليا	٢٢١٧	٥٣١٦	٧٥٣٣	٨ر٧٩
كوريا الجنوبية	١٩٣٢	٤٨٤١	٦٧٧٣	٧ر٩٠
اسبانيا	١٤٠٠	٤٣٢٥	٥٧٢٥	٦ر٦٨
الهند	٦٧٥	٣١٩٧	٣٨٧٢	٤ر٥٢
بريطانية	١٤٨٥	١٢٢١٠	١٦٩٥٦	٤ر٠٣
غيرهم	٤٧٤٦	١٢٢١٠	١٦٩٥٦	١٩ر٧٧
المجموع :	٢٤٩٦٠	٦٠٧٧٦	٨٥٧٣٦	١٠٠

هذا وتدخل اعتبارات متعددة في اختيار الطاقم تتمحور حول اعتبارات معنوية متمثلة باختلاف مستويات الاداء باختلاف جنسيات الطواقم البحرية .

---

١) أبو معاش محمد رضا ، ١٩٨٥ ـ الطواقم البحرية والاسطول العربي . الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، جمهورية مصر العربية ، الاسكندرية ـ المجلد ١١ ، العدد ٢١ ، ص ٣٤ ـ ٤٨ .

هذا وقد أجريت دراسة على سفينة بضائع عامة حديثة حمولتها /١٠٠٠٠/ طن فهي تحتاج الى طاقم يختلف في تعداده عن طاقم آخر لجنسية أخرى .

جنسية الطاقم	عدد أفراد الطاقم (١)
١- السويد	١٧
٢- اليونان	٢٣
٣- النرويج	٢٤
٤- بريطانيا	٢٥
٥- الفلبين	٣٦

وفي الولايات المتحدة بلغت أجور العاملين في بناء السفن والعاملين كبحارة على هذه السفن حوالي ثلاثة أمثال أجور العاملين المماثلين في الدول الأوربية ورغم ما تقدمه الحكومة الأمريكية من اعانات لكل من عمليات بناء السفن وعمليات تشغيلها فان الأسطول الأمريكي يعتبر من أعلى الأساطيل العالمية تكلفة في التشغيل ، وهذا ما يدفع الكثير من ملاّك السفن الأمريكية الى التهرب من تطبيق الشروط والتنظيمات والاتفاقيات التي تطبق على السفن الأمريكية بتسجيل سفنهم في دول أخرى (وخاصة التهرب من الضرائب الثقيلة التي تفرضها الدول البحرية على أساطيلها) .

لذلك يجرى تسجيل أغلب السفن تحت أعلام دول معينة يتوفر فيها من الخصائص والمميزات ما يجذب جميع ملاك السفن في العالم وتدعى

---

١) المرجع السابق ، ص ٣٤ - ٤٨ .

هذه الدول بدول رايات التسجيل المفتوح أودول أعلام الملاءمة . وهـــذه الدول هي : (ليبيريا - بنما - سنغافورة - هونغ كونغ - بهامـــــــا - برمودا - قبرص) .

أما خصائص دول أعلام الملاءمة فهي :

١- عدم فرض ضرائب على السفن التي تحمل علمها الا في حدود ضئيلة جدا .
٢- عدم تدخل الدولة في النشاط الملاحي بأى صورة من الصور .
٣- الحرية في اختيار طاقم السفينة .
٤- ضآلة أجور التسجيل (رمزية) .

وفيما يلي جدول توضح فيه مجلة هيئة (اللويدز) اللندنية تكاليـــف العمالة البحرية لحاملة صب أو ناقلة يتكون طاقمها من / ٣٢ / فردا علـــى النحو التالي :

جدول رقم (٦)

جنسية الطاقم	تكلفة العمالة البحرية السنوية بالدولار الأمريكي (١)
الولايات المتحدة	١٨٠٠٠٠٠
فرنسا	١٢٧٥٠٠٠
السويد	١٠٠٠٠٠٠
الدنمارك	٩٥٠٠٠٠
ألمانيا الغربية	٩١٢٠٠٠
النرويج	٩٠٠٠٠٠
بلجيكا	٨٠٠٠٠٠
هولندا	٨٠٠٠٠٠
اليابان	٨٠٠٠٠٠
ايطاليا	٧٠٠٠٠٠
اسبانيا	٦٢٥٠٠٠
المملكة المتحدة	٥٠٠٠٠٠
اليونان	٣٥٠٠٠٠
الصين	٣٢٥٠٠٠
ايران	٣٠٠٠٠٠
الفلبين	٣٠٠٠٠٠
كوريا الجنوبية	٢١٥٠٠٠

١) المرجع السابق ، ص ٣٤ - ٤٨ .

المبحث الثالث

أنـــواع السفـــن

--

السفينة هي المحور الأساسي التي تدور حوله صناعة النقل البحـــرى، وتختلف السفن فيما بينها من حيث طريقة التصميم والبناء والغرض الذى بنيت لأجله، وتختلف السفن فيما بينها من حيث الحمولة والقوة والسرعـــة والمتانة والدرجة التكنولوجية .

وتقسم هيئة اللويدز سفن النقل البحرى على الشكل التالي : (١)

١- الناقلات : TANKERS وتنقسم الى :

آ - ناقلات البترول الخام : CURDE OIL TANKERS

ب - ناقلات المنتجات البترولية : REFIND PRODUCTION TANKERS

جـ - حاملات البتروكيماويات : PETROCHEMICAL CARRIERS

٢- حاملات الغاز الطبيعي : LIQUIFIED NATURAL CARRIER(L.N.C)

٣- حاملات غاز البترول المسيل LIQUIFIED PETROLUM GAS (L.P.C)

وتنقل كل منتجات الغاز المسال ومن أمثلتها حاملات الغاز المســال وحاملات الأمونيا .

٤- الحاملات المشتركة : COMBINED CARRIERS

وهي شكل مخصص اما لنقل بضائع سائلة أو جافة وتشمل :

آ - حاملات بترول صب / خام : OIL BULK CARRIERS

---

(١) LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING,SEP,1988- ECONOMICS AND STATISTICS . LONDON.

٥- حاملات الصب الجاف : DRY BULK CARRIERS

وهي سفن مخصصة لنقل حمولات كاملة من البضائع الجافة صبــــا (IN BULK) من هذه السلع (فوسفات - فحم - بوكسيت - حبوب " رز ، شعير ، شوفان ، فول ، صويا ") .

٦- حاملات الصالات (الصنادل *) : LIGHTER CARRIERS

وهي سفن مخصصة لنقل حمولات كاملة مثل الصنــادل LIGHTER ومن أمثلة هذه السفن ، سفن اللاش LASH أو سفن نحلة البحـــر SEA BEE .

٧- سفن الدحرجة : وتدعى RO/RO ROLL OFF ROLLON

٨- سفن البضائع العامة التقليدية GENERAL CARGO SHIPS وهي سفـن تحمل بضائع عامة مثل (قطن - اسمنت - دخان - أسمـــــدة - بطاطا ..) .

٩- سفن الحاويات : CONTAINER SHIP

وهي سفن مخصصة لحمل الحاويات ، وتحمل الحاوية مختلف أنـــواع البضائع .

وتقسم مجلة FAIR PLAY الدولية للنقل البحرى ، سفن النقـل البحرى الى الأنواع التالية : (١)

١- سفن البضائع العامة .

٢- سفن الحاويـــات .

---

* - الصندل : عبارة عن حاوية عائمة تقطر أو تتحرك آليا .

(١) FAIR PLAY INTERNATIONAL SHIPPING JOURNAL STATISTICAL INFORMATION FEB, 1978.

٣- حاملات الصب .

٤- ناقلات البترول .

٥- سفن الركاب والعبارات .

وبشكل عام تقسم أنواع السفن الى ثلاث مجموعات :

١- المجموعة الأولى : السفن التجارية .

أ - سفن الحاويات :	CONTAINER SHIPS
ب - سفن الركـاب :	PASSENGER SHIPS
جـ - سفن البضائع العامة :	GENERAL CARGO SHIPS
د - الناقلات البترولية :	OIL TANKERS
هـ - ناقلات الكيماويات :	CHEMICAL CARRIERS
و - سفن الدحرجـــة :	ROLL ON/ROLL OFF SHIPS RO/RO
ز - حاملات الصب :	BULK CARRIERS

٢- المجموعة الثانية : وتشمل السفن الخدمية ومنها :

آ - كاسحات الجليد :	ICE BREKERS
ب- سفن الامــداد :	SUPPLY SHIPS
جـ- القاطـــــرات :	TUGS
د - سفن الانقاذ البحرى :	SALVAGE TUGS
هـ - سفن الارصاد الجوى :	WEATHER SHIPS
و- سفن الارشاد :	PILOT SHIPS
ز - سفن الأبحاث :	RESEARCH SHIPS
ح- الكراكـات (*) :	DREDGERS

---

*- الكراكة : هي عائمة بحرية مزودة برأس حفر من أجل تنظيف الموانـــئ والممرات المائية من الأوحال والأتربة والرمال المتجمعة والمترسبـــــة التي تعيق الملاحة البحرية .

٣- المجموعة الثالثة : سفن الأغراض الأخرى

آ- سفن الصيـــــد : FASHING SHIPS

ب - سفن صيد وتصنيع : FACTORY SHIPS

ج - سفن النزهـــــة : YACHTS

وفيما يلي سوف نستعرض بشيء من التفصيل بعض أنواع السفن المشار اليها ، وهي :

أولا - سفن الركـــاب :

وتقسم الى قسمين ، سفن الركاب لمسافات طويلة ، وسفن الركـاب لمسافات قصيرة . وتخصص هذه السفن لنقل الركاب المسافرين عبر موانئ العالم اما لغرض التنقل أو لغرض السياحة وتدعى هذه السفن المـــدن العائمة حيث توجد فيها جميع وسائل الراحة وتنقسم هذه السفن الـــى درجات ومن خصائصها أنها :

١- تعمل على خطوط منتظمة .
٢- تتمتع بسرعة أكثر من غيرها من السفن .
٣- تتوافر فيها معدات السلامة المختلفة لانقاذ الركاب .

وقد تقوم بعض سفن الركاب بشحن نسبة قليلة من البضائع (بضائع معينة ثمينة) أو بضائع تحتاج الى ثلاجات كالفواكه واللحوم وفي بعـــض سفن الركاب عناصر خاصة لشحن أنواع معينة من البضائع . وتسمى هـــذه السفن التي تقوم بشحن بضائع في عنابرها مع الركاب بالسفن المختلطة . ومن أمثلة سفن الركاب لمسافات طويلة السفينة الايطالية (رفائللو) وهـي تتمتع بالمواصفات التالية : (١)

---

١) كيرلس حليم ، ١٩٧٥ - قناة السويس وتاريخها وأهميتها العالمية . دار المعارف ، مصر ، ص ٤٠ .

الطول : ٢٧٥ مترا

العرض : ٣١ مترا

السرعة : ٢٩ عقدة / الساعة

عدد الغرف : ٧٥٠ قمرة

عدد الركاب التي تستطيع استيعابهم ١٨٠٠ راكب .

ويوجد فيها مسارح وقاعات رياضة بالاضافة الى /٨٥٠/ تلفزيونا و /١٨/ مصعدا . ومن أمثلة سفن الركاب لمسافات قصيرة (الهوفراكرافت HOVER CRAFT والهيدروفيل HYDROFILS الخ .

ونورد فيما يلي جدولا يوضح عدد سفن الركاب التي تملكها بعض الدول الغنية بهذا النوع من السفن . (١)

جدول رقم (٧)

اسم الدولة	عدد السفن عام ١٩٧٢	عدد السفن عام ١٩٨٣
المملكة المتحدة	٢٦	٩
ايطاليا	٢٦	٦
فرنسا	٩	-
الاتحاد السوفيتي	١٠	٢٧
النرويج	١٣	١٨
اليونان	١٠	٢٩
بنما	٧	١٣
ليبيريا	٥	٦

(١) ALDERTON. P.M., SEA TRANSPORT OPERATION AND ECONOMICS. 24 P.

ثانيا ـ سفن الحاويـات :

وقد استخدم هذا النوع من السفن في عام ١٩٥٦ في الطـرق الملاحية الأمريكية واستخدمت في عام ١٩٦٦ في النقل عبر المحيـط الأطلنطي .

ويتلخص نظام النقل بالحاويات بوضع بضائع في وعاء معدني على شكل صندوق له فتحة جانبية يطلق عليها اسم الحاوية ، ترص البضائع وتوضـع في الحاوية في مخازن المصدر ولا تفتح الا عند المستورد .

وهناك مقاييس وأبعاد دولية نمطية " ستاندارد " للحاويات تحددها الهيئة الدولية للمعايير القياسية (I.S.O.)

INTER NATIONAL STANDERDS ORGANAZATION

وتوجد أنواع مختلفة من الحاويات منها حاويات الثلاجات وحاويـات الكحول التي تأخذ شكلا اسطوانيا وحاويات لنقل العطور والزيوت .

وفي بادئ الأمر استخدمت سفن معدله لنقل الحاوية الا أنه فيمـا بعد تم بناء سفن متخصصة لنقل الحاويات حيث يمكن الآن تحميـل الحاوية خلال زمن قصير جدا يتراوح بين ٥ ـ ٦ دقائق ولهذا يمكـن تحميل السفينة وتفريغها بفترة زمنية قصيرة جدا ، وفيما يلي نبين القياسات الدولية لأحجام الحاويات المختلفة .

وحدة القياس = قـدم (١)

النـــوع	الطول	العرض	الارتفاع	الحمولة/طن
كبير جدا	٤٠	٨	٨	٣٠
كبير	٣٠	٨	٨	٢٥
متوسط	٢٠	٨	٨	٢٠
صغير	١٠	٨	٨	١٠

كما نورد فيما يلي جدولا يوضح أعداد سفن الحاويات حسب مجموعات البلدان ، ذات السعة بالوحدات المعادلة لعشرين قـــــــدم TWENTY BOOT EGWVOLENT UNIT (T.E.U) وذلك كما هي فـــي منتصف أعوام ١٩٨٥ ، ١٩٨٧ .

(١) العرشوي عبد الحميد ، ١٩٧٥ - البضائع المنقولة بحرا والعنايـــة بهـا . الطبعة الثانية ، الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، قسـم الدراسات البحرية ، جامعة الدول العربية ، ص ٣٢٥ .

جدول رقم (٨) (١)

أعلام التسجيل حسب مجموعات البلدان	عدد السفن		السعة بالوحدات المعادلة لـ ٢٠ قدم	
	١٩٨٥	١٩٨٧	١٩٨٥	١٩٨٧
١- المجموع العالمي	٩٧٠	١٠٥٢	٩٤٢٢٢٢٢	١٢١٥٢١٥
٢- بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة .	٥١٦	٤٨١	٥٧٧٩١٥	٦٦٤٧٦٠
٣- بلدان التسجيل المفتوح .	١٧٦	٢٢٧	١٢٢٢٩٠	٢٣٩٠٣١
٤- البلدان الاشتراكية	٧٥	١٠٦	٤٧٩٦٣	٦٥٧٩١
٥- الدول النامية	١٥٦	١٧٤	١٢٣٦٠٠	١٥١٠٦٩
في آسيا	١٣٧	١٤٠	١١٩١٤٢	١٣٤٨٢٠
في أمريكا	١٦	٢٤	٣٨٧٣	٢٠٧٠١
في أفريقيا	٣	٣	٥٨٥	٥٨٥
٦- في بلدان أخرى	٤٧	٦٤	٧٠٤٥٤	٩٥٢٧٤

ويوضح الجدول السابق أن الحمولة الكلية لسفن الحاويات تزداد من عام لآخر ، فقد ارتفعت في عام ١٩٨٧ بمعدل ٢٩٪ عن عام ١٩٨٥ ، ولكن يلاحظ أن الأسطول العالمي لسفن الحاويات ظل مركزًا في عدد قليل من الدول المتقدمة حيث امتلكت ٤٥٪ من العدد الاجمالي للحاويات العالمية وحوالي ٥٤٪ من الحمولة المقدرة بعشرين قدما .

---

١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - مرجع سبق ذكره ، ص ٢٦ .

. وشلت بلدان التسجيل المفتوح ٢١٫٦٪ من عدد السفن و ١٩٫٧٪ من السعة العالمية بالوحدات المعادلة لعشرين قدما . وبالتالي امتلكت الدول الرأسمالية زائدا دول التسجيل المفتوح حوالي ٦٧٫٣٪ من عدد السفن و ٧٤٫٤٪ من السعة العالمية ، في حين امتلكت الدول النامية في عام ١٩٨٥ ١٣٫١٪ فقط .

مزايا سفن الحاويات ومساوئها :

١ - مزايا نظام النقل بالحاويات :

ان المزايا التي يمكن الحصول عليها من نظام النقل بالحاويات ترد في معظمها الى الجانب الاقتصادي الذي كان وراء ظهور هذا النوع من أنظمة النقل ، وقد أدى استعمال نظام النقل بالحاويات الى :

أ - تخفيض تكاليف النقل الكلية :

ان بطء مناولة الحمولة المجزأة كان من الأسباب الرئيسية التي دفعت صناعة النقل نحو البحث عن أنظمة بديلة للأنظمة التقليدية ، بالاضافة الى ذلك فان تكاليف المناولة في الميناء أخذت تلتهم جزءا كبيرا من تكاليف تشغيل السفن العادية فقد وصلت تكاليف الميناء بسبب ذلك في الولايات المتحدة وبلدان أخرى الى مايتراوح بين ٦٠ - ٧٠٪ من تكاليف تشغيل السفن ووصلت في بريطانيا الى ٤٠٪ ، فقد عمل هذا النظام على تقليل عدد مرات المناولة وزيادة سرعتها وذلك لأن عملية تقليل الزمن اللازم لمناولة كمية معينة من البضائع يؤدي الى زيادة طاقة حمولة السفينة في كل وحدة زمنية ، أي أن استعمال الحاويات يقلل خطوات المناولة اللازمة لانتقال البضاعة من المصدّر الى المستورد بمقدار ٥٠٪ بالمقارنة مع مناولة الحمولة المجزأة . (١)

١) حسين المطير عبد القادر ، ١٩٨٣ - الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري . ص ٦٠ .

مما أدى الى زيادة سرعة دوران السفينة في الميناء حيث كانت تقضي السفن العادية ٦٠٪ من وقتها في الميناء مقابل ١٥ - ٢٠٪ للسفن الحاوية (١) .

والمعلوم أن السفينة في الميناء تمثل رأسمالا عاطلا عن العمل ، وأن سرعة الدوران هذه أفرزت مددا زمنية للرحلات الكاملة على خطوط التجارة الدولية ما كانت لتتحقق لولا نظام الحاويات فمثلا كانت تستغرق الرحلة الكاملة مابين استراليا والمملكة المتحدة في السفن العادية عشرين اسبوعا أصبحت السفن الحاوية تستغرق حوالي عشرة أسابيع . (٢)

ب - قلة اليد العاملة في الشحن والتفريغ :

ان أثر نظام الحاويات في تقليل التكاليف وتخفيض الأرباح يتمثل في احلال العملية ذات الكثافة الرأسمالية محل الكثافة العمالية .

جـ - تقليل تكاليف أجور الشحن :

ان أجور شحن الحاويات هي دون أجور الشحن بالوسائل التقليدية سواء أكان ذلك من حيث نسبة الخصم التي يمنحها الناقلون للشاحنين لتشجيعهم على استعمال الحاويات في التصدير والتي تبلغ ٥٪ في حالة نقل البضائع من الميناء للميناء و ١٠٪ في حالة النقل من الباب الى الباب أو من حيث تخفيض الكلفة الكلية للنقل والتي يكون أجر الشحن عاملا فيها من جملة عوامل أخرى تتضمن تكاليف وأقساط التأمين وسرعة المناولة وسرعة دوران السفن في الموانئ . (٣)

---

١) نفس المرجع ص ٦٢ .

٢) المرجع السابق ص ٦٣ .

٣) نفس المرجع ص ٦٨ .

د - تحميل بضائع كثيرة ومتنوعة :

لا يقتصر استعمال الحاويات على نقل أنواع معينة من البضائع بل تعددت استعمالاتها كثيرا لتشمل بضائع جديدة أصبح بالامكان نقلها عن طريق البحر من خلال نظام النقل بالحاويات ومن هذه البضائع :

- نقل المواد القابلة للتلف مثل : الجبنة ، اللحوم الطازجة ، الأسماك ... وغيرها من المواد سريعة التلف .

- نقل المواد المساله مثل : الهليوم ، والسوائل والمساحيق الكيماوية الخطرة .

هـ - يعتبر نظام النقل بالحاوية خير وسيلة من أجل خدمة النقل المخترق من الباب الى الباب .

و - حماية البضائع المنقولة بشكل أمثل من الكسر والتلف والسرقة والضياع التي كان من الممكن أن تتعرض لها .

٢ - مساوىء نظام النقل بالحاويات :

أ - خلق بطالة عمالية في الموانىء :

ان أحد الأسباب الهامة والدافعة الى تبني نظام الحاويات هو الحصول على سرعة دوران مرتفعة للسفن في الموانىء ولا يتأتى هذا الا عن طريق ارتفاع نسبة الانتاجية في مناولة الحمولة من السفن واليها وكان هذا متعذرا في حالة استعمال الوسائل التقليدية ، فجاء ابتكار الحاوية تحقيقا لتلك المطالب وتبع ذلك اعادة تصميم السفن والموانىء على أسس جديدة وادخال وسائل المناولة المتطورة وكلها أدوات تحتاج الى رأس مال كثيف ، ولذا فان استخدامها بشكل اقتصادى أحد العوامل الهامة في نجاحها وتحقيقها للغرض من انشائها وهذا يعني تضافر هذه

الأدوات جميعها في تقليل وقت السفينة في الميناء بزيادة سرعة المناولة وهذه هي منطقة الخطر على مستقبل عمال الموانئ ، ذلك أن سرعة المناولة بالمعدات الحديثة تعني الاستغناء عن النظام السابق الكثيف عماليا والاستعاضة عنه بنظام كثيف رأسماليا وهذا أدى الى وجود بطالة في صفوف عمال الموانئ . (١)

وأكثر ما يضر هذا النظام الدول النامية التي تمتلك أيدي عاملة كثيرة مما يخلق لديها بطالة جديدة تفرز آثار اجتماعية واقتصادية بـل وسياسية سيئة تربكها مما حدا بها بالابتعاد عن هذا النظام اضافة الى حاجته لكثافة رأسمالية غير متوفرة في البلدان النامية .

ب ـ نظام الحاويات يحتاج الى كثافة رأسمالية :

ان نظام الحاويات هو مشروع رأسمالي كثيف يمثل كلفة عالية خاصة اذا ما أضفنا عامل الاستغناء عن المعدات الحالية والخسارة الناجمة عن ذلك الى التكلفة المالية لأرصفة السفن الحاوية حيث يكلف الرصيف الواحد بأسعار ١٩٧٢ أكثر من مليون جنيه استرليني . (٢)

وأن هذا النظام المالي والتقني تعجز عنه الدول النامية خاصة الفقيرة منها ، ولم يقتصر العبء المالي الذي يفرضه هذا النظام على الدول النامية بل ان الخطوط الملاحية في الدول المتقدمة عجزت هي أيضا منفردة عن تحمل ذلك . ولذا لجأت الى تكوين تجمعات ملاحية وذلك في محاولة للتغلب على ضخامة التكاليف الرأسمالية المطلوبة .

---

١) المرجع السابق ، ص ٧٣

٢) نفس المرجع ، ص ٧٦

جـ - ومن العوامل المعيقة لاستخدام سفن الحاويات في التجارة الدولية ضخامة المواد الأولية غير الصالحة للنقل بالحاويات وخاصة التي تصدرها الدول النامية .

د - تحتاج الى ساحات كبيرة جدا في حال التخزين .

تسبب بعض المشاكل والعراقيل مع ادارة الجمارك من أجل الكشف عليها .

ثالثا - ناقلات العربات (سفن الدحرجة) :

استخدمت هذه الناقلات في نقل التجارة عبر المحيطات وتتميز هذه السفينة بوجود فتحة في مؤخرتها تسمح بمرور جميع أنواع العربات (عربات ركوب - لوارى - جرارات - عربات سكك حديدية) .

أنواع سفن الدحرجة : (١)

رغم كون مبدأ العمل واحدا في سفن الدحرجة فانها تتميز عن بعضها بفروق ميكانيكية واختلافات في البناء الداخلي للسفينة ، والتي منها :

أ - سفن دحرجة مع قاعات وأسطح مشتركة .
ب - سفن دحرجة مع أسطح وقاعات .
جـ - سفن دحرجة ذات أسطح مضاعفة .
د - سفن دحرجة ذات قاعات خالية .

مزايا سفن الدحرجة وعيوبها :

١- المزايا :

أ - تحقق وفورات في زمن الشحن والتفريغ .

BARAKA HEGAZY MEDANT, 1979- ROLLON ROLLOFF SGSTEM. (١)
ARAB MARITIME TRANSPORT AC ADEMY, VOL 5, NOG. 40-52 P.

ب - مرونة في شحن مختلف أنواع الآليات (الدحرجة) .

جـ - تكاليف منخفضة في الشحن والتفريغ .

د - سرعة في الحركة والدوران .

هـ - وسيلة أساسية في عملية النقل المخترق من الباب الى الباب .

و - ان سرعة التفريغ تخفض زمن مكوث السفينة في الميناء وبالتالي تخفيض تكاليف تشغيل السفينة .

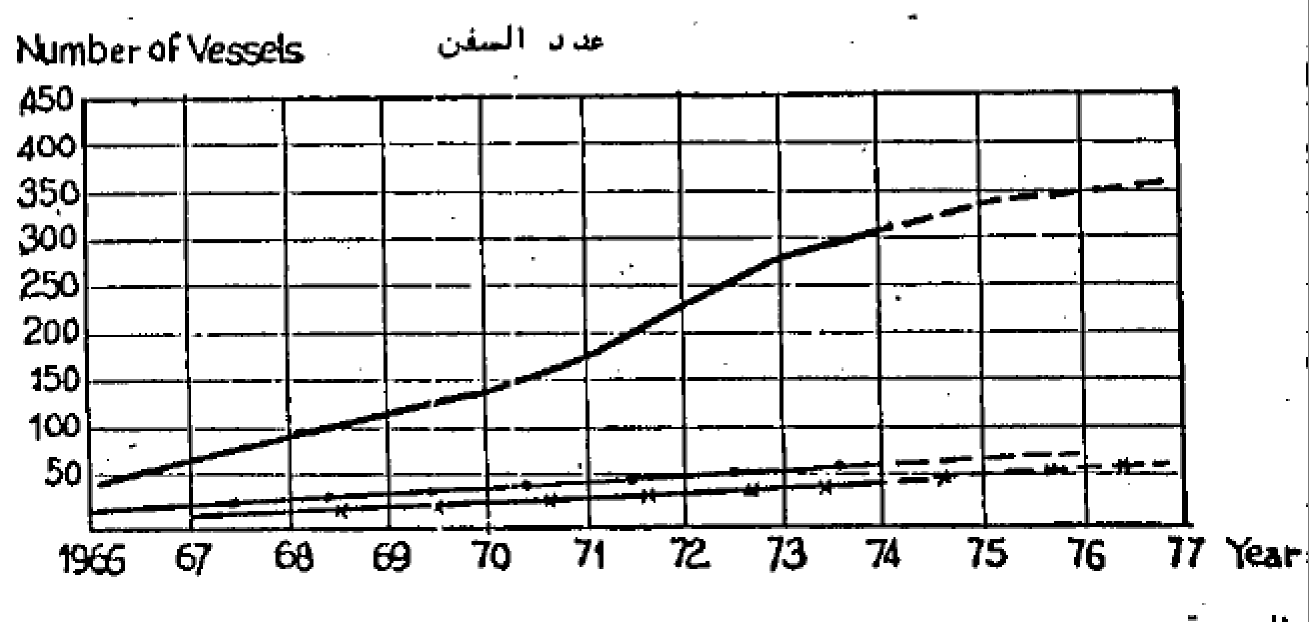
ويعتبر من أهم عيوب هذه السفن ارتفاع تكاليف بنائها ، وعدم قدرتها على نقل أنواع مختلفة من البضائع .

ويوضح الشكل التالي عدد سفن الدحرجة من عام ١٩٦٦ وحتى عام ١٩٧٧ . (١)

(١ BARKA.H.M. 1979- ROLL ON ROLL OFF SYSTEM 40- 52 P.

شكل يوضح عدد سفن الدحرجــــــة

من عام ١٩٦٦ وحتى عام ١٩٧٧



حاملات السيارات

حاملات أعالي البحار

" التجارة الساحلية

رابعا ـ ناقلات الصواني (الطبالي) :

تعريف الصينية : هي قاعدة خشبية أو معدنية بقياسات معينة ترص عليها البضائع في مكان الانتاج وتحمل الصينية بواسطة الشوكات الرافعة وتدخل الشوكة الى قلب الناقلة من فتحة على الجانب ، وهناك قياسات دولية متفق عليها للصواني . (١)

٧٢ × ٤٨ بوصة	حمولة	٢ طن
٤٨ × ٤٠ "	"	١ طن
٤٨ × ٣٢ "	"	١ طن

ميزات ناقلات الصواني وعيوبها :

١- المزايا :

أ ـ قلة اليد العاملة المستعملة في الشحن والتفريغ .
ب ـ تقليل تعرض البضائع للتلف .
جـ ـ لاتحتاج الى استثمارات كبيرة .
د ـ ليست بحاجة الى وسائل مناولة خاصة فهي تلائم جميع وسائل المناولة المختلفة .

هـ ـ وفورات في زمن الشحن والتفريغ .

٢- العيوب :

هناك بعض أنواع من البضائع لا تنقل بالصواني (الطبالي) .

---

١) البرشومي عبد الحميد ، البضائع المنقولة بحرا والعناية بها . مرجع سبق ذكره ، ص ٣٣٢ .

خامسا - ناقلات الغــاز :

تقسم حاملات الغاز الى قسمين :

١- حاملات الغاز الطبيعي المسال :
ويرمز لها باختصار (L.N.G.)

٢- حاملات الغاز البترولي المسيل :
ويرمز لها باختصار (L.P.G.) LIGUIFIED NATURAL GAS

يشحن الغاز على هذه الناقلات ضمن صهاريج تأخذ لها شكــلا كرويا أو اسطوانيا وفي الفترة الأخيرة أخذت شكلا مستطيلا ليتلاءم مــع شكل السفينة ويكون الغاز في هذه الصهاريج تحت ضغط معين عــال أو متوسط .

ويوضح الجدول التالي أسطول حاملات الغاز بنوعيها كما هي في عام ١٩٨٢ (بآلاف الأمتار المكعبة) . (١)

---

(١) DREWRY SHIPPING CONSULTANTS NOV. 1982- SHIPPING STATISTICS AND ECONOMICS, LANDON.

جدول رقم (٩)

(حاملات غاز البترول المسيل)

حجم السفينة م ٣	عدد السفن	الحمولة بالألف م٣
من حجم ٤٩٩٩	٢٣٦	٥١٧
٥٠٠٠ -٢٤٩٩٩	٩٨	١٠٨٩
٢٥٠٠٠-٣٤٩٩٩	١٢	٣٥٦
٣٥٠٠٠-٤٩٩٩٩	٨	٣٣٠
٥٠٠٠٠-٦٩٩٩٩	٢٢	١٢٠٥
٧٠٠٠٠-٩٩٩٩٩	٤٧	٣٥٣٦
١٠٠٠٠٠ - فأكثر	٢	٢٠١
الاجمالـــــــي	٤٢٥	٧٢٣٤

جدول رقم (١٠)

حاملات الغاز الطبيعي (١)

حجم السفينة (م٣)	الأسطول العالمي عام ١٩٨٢	
	العدد	الحجم ألف متر مكعب
١٠٠٠ - ٤٩٩٩	٧	١٨
٥٥٠٠ - ٢٤٩٩٩	١	٥
٢٥٠٠٠ - ٣٤٩٩٩	٥	١٣٩
٣٥٠٠٠ - ٤٩٩٩٩	٨	٣١٤
٥٠٠٠٠ - ٦٩٩٩٩	٠	-
٧٠٠٠٠ - ٩٩٩٩٩	١١	٨٤٧
١٠٠٠٠٠ - ١٢٩٩٩٩	٣١	٢٨٨٨
أكثر من ١٢٠٠٠٠	٧	٣١٥
الاجمالي	٧٠	٤٥٢٦

سادسا - ناقلات النفط :

من المحتمل أن تكون أول سفينة بنيت لنقل البترول في عنابرها الحديدية هي السفينة جلوتوف سنة ١٨٨٥ وحمولتها (٢٣٠٧) طن. (٢) ثم تطورت صناعة ناقلات النفط وتعددت أشكالها .

---

١) DREWRY SHIPPING CONSULTANTS, NOV, 1982- SHIPPING STATISTICS AND ECONOMICS, LANDON.

٢) BAPTIST 1980- TANKER HAND BOOK FOR DECK OFFICERS, BROUNSON , ON LIMITED SIXTHED, 3P.

وتقسم ناقلات النفط الى قسمين :

١- ناقلات النفط الخام .
٢- ناقلات منتجات النفط .

١- ناقلات النفط الخام :

تتميز ناقلات النفط الخام بضخامة حجمها لأنها مخصصة لنقل كميات كبيرة من النفط الخام الى مصافي تكريره .

ولقد انتشرت ناقلات النفط الضخمة جدا خاصة بعد اغلاق قناة السويس التي تشكل الممر الأساسي لنقل البترول العالمي حيث اضطرت الناقلات الى الدوران حول القارة الافريقية ورأس الرجاء الصالح مما دعا الى التفكير في زيادة حجم الناقلات حتى وصلت الى /٤٠٠/ ألف طن أو /٥٠٠/ ألف طن .

ويجرى حاليا استخدام هذه الناقلات كمخازن حفظ عائمة وذلك لارتفاع تكاليف تشغيلها ، ومع ذلك فان كثيرا من هذه الناقلات اتجه نحو التخريد وذلك بدلا من ايقافها عن العمل وخاصة في فترات انخفاض الطلب عليها الموافق لفترات انخفاض واردات النفط وانخفاض انتاجه .

٢- ناقلات منتجات النفط :

وهذه الناقلات مخصصة بطبيعتها لنقل منتجات البترول وهي على الاغلب تتمتع بحمولات متوسطة وذلك لأن ناقلات منتجات النفط ترتبط بالمساحة الصهريجية التي تنتظرها في الموانئ المختلفة التي يمكن أن ترسو فيها .

وقد انتشر هذا النوع من الناقلات بعد انتشار مصافي البترول في مختلف أنحاء العالم . كذلك ارتباط حجم الناقلة بقدرتها على المرور في قناة السويس والاقنية العالمية الأخرى في العالم .

مزايا الناقلات الضخمة ومساوئها :

١- مزايا الناقلات الضخمة :

آ - الوفر في ثمن البنـــاء .

ب - الوفر في اليد العاملة :

اذ أن الطاقم الذى يعمل على ناقلة بترول حديثة البناء حمولتهـــا ١٠٠٠٠٠ طن قادر على تشغيل ناقلة نفط حمولتهـــا ٢٠٠٠٠٠ طن وذلك نتيجة تدخل عنصر التكنولوجيا المتقدمـــة والمؤتمتة في بناء الناقلات .

جـ - الوفر في الوقـــود .

د - سرعة في البنـــاء :

حيث أن بناء ناقلة واحدة حمولتها ١٠٠٠٠٠ طن تأخذ زمنـــا أقل من بناء ثلاث ناقلات حمولة الواحدة ٣٠٠٠٠ طن .

هـ - وفر في أجور الشحن :

وهذا ما يمكن الناقلة من القدرة على المنافسة في أجور النقل انطلاقا من انخفاض تكاليف التشغيل .

٢- مساوئ الناقلات الضخمة :

آ - الموانئ : اذ ليس باستطاعة كافة الموانئ استقبال السفن العملاقـة اذ ان اعداد الموانئ لهذا الغرض يتطلب أموالا طائلة ســـواء لتعميقها وتوسيع أحواضها أو لتزويدها بالمعدات الضخمة مـــن رافعات وعربات وقاطرات ... الخ وعلى سبيل المثال فقد أنفقـــت هولندا (حوالي ١٣ مليون) جنيه استرليني لاعداد ميناء روتردام

لاستقبال السفن التي تصل حمولتها الى (٢٢٥٠٠٠) طن وغاطسها (٦٢) قدما . (١)

ب - القنوات والممرات البحرية العالمية : اذ تشكل القنوات القليلة العمق عقبة كبيرة أمام بناء ناقلات ضخمة ، وفيما يلي جدول يوضح القنوات المائية الرئيسية في العالم .

---

١) كيرلس جورج حليم ، قناة السويس تاريخها وأهميتها العالمية . مرجع سبق ذكره ، ص ٥١ .

جدول رقم (١١)

القنــوات البحرية العالميــة (١)

الموقــع	تاريخ الافتتـــاح	الطــول (كيلو متر)	العمــق (متر)	عدد الأهوسة (*)	حركة البضائع (سنوات مختلفة) (م • طن)
جمهورية مصر العربية	١٨٦٩	١٦٢ر٣	١٥ر٥٠	-	٢٤٢
الولايات المتحدة	١٩١٥	٢ر٦	٧ر٦٠	٤	٧٢
كنـــدا	١٨٩٥	٢ر٢	٥ر٨٠	١	١
بنمـــا	١٩١٤	٨٢ر٣ (**)	١٢ر٨٠	١٢	٩٥
الولايات المتحدة	١٩١٦	٦٤ر٤	١٠ر٤٠	-	٥٧
ألمانيا الاتحادية	١٨٩٥	٩٨ر٧ (**)	١١ر-	٤	٥٤
الولايات المتحدة	١٩١٤	٨١ر٣	١١ر-	-	٤٨
كنـــدا	١٩٣٢	٤٤ر٤	٨ر٢٠	١١	٣٨
بلجيكـا	١٩٣٩	١٢٩ر٨	٥ر-	١٣	٣٢
الولايات المتحدة كنـــدا	١٩٥٩	٣٦٦٩	٨ر٢٠	٧	٢٨
هولنـــدا	١٨٧٦	٣١ر٢	١٢ر٥٠	٤	٢٠
الولايات المتحدة	١٩٠٠	٤٥ر١	٦ر٧٠	٢	١٧
انكلـــترا	١٨٩٤	٥٧ر٩	٩ر١٠	١٠	١٥
الولايات المتحدة	١٩١٤	٢٨ر-	٩ر١٠	-	١٣
" "	١٩٢٧	٣٠ر٦	٨ر٢٠	-	١٠
بلجيكا - هولندا	١٨٢٧	٣٣ر٨	١٢ر٥٠	٦	٨
السويـــد	١٩١٩	٨٤ر-	٤ر٦٠	٦	٤
الولايات المتحدة	١٩١٦	١٢ر٩	٨ر٧٠	٢	٢
الاتحاد السوفيتي	١٩٣٧	١٢٧ر٩	٥ر٥٠	١١	..
" "	١٩٣٣	٢٢٦ر٩	..	..	..
" "	١٩٥٢	١٠٠ر٩	..	١٣	..
هولنـــدا	١٩٥٢	٧٢ر٤	٥ر-	٤	..
اليونـــان	١٨٩٣	٦ر٣	٨ر-	-	..

ص ٧٦ .

وســة المزدوجة ، والهويس هو عبارة عن بوابة تسمح وتمنع مرور المياه من أجل تســـاوى

جـ - أحواض اصلاح السفن : ان من الضرورى للناقلات الضخمة توفر أحواض ضخمة تستوعبها لاصلاحها وصيانتها وتجرى الآن دراسات لاجـــراء الاصلاح والصيانة تحت سطح الماء .

د - المعدات : تحتاج الناقلات الضخمة الى معدات ضخمة من أجـــل قطرها داخل الموانىء والقنوات المائية .

هـ - خطر الناقلة الضخمة الواحدة : ان تعرض الناقلة الضخمة لخطر يعرض رأس مال كبير لهذا الخطر بالاضافة الى أن شركات التأمين لا تحبـذ التأمين على الناقلات الضخمة لانه في حال حدوث الضرر تضطـــر الشركة الى دفع مبالغ ضخمة مقابل التأمين ، فمثلا لقد ترتب على غرق الناقلة (تورى كانيون) حمولة (١٨٠٠٠) طن على شواطىء انكلــترا في آذار عام ١٩٦٧ خسارة قدرها (١٧) مليون دولار تمثل ثمـــن الناقلة وحمولتها من البترول بخلاف الخسارة في الارواح وأضـــرار التلوث . (١)

و - خطر الانفجار : ان الناقلات الضخمة بعد تفريغها لحمولتها تضطـر لشحن بعض خزاناتها بمياه البحر لحفظ توازنها وعند تفريغها مـــن المياه تتصاعد أبخرة غازية قابلة للانفجار .

ويقرر خبراء الناقلات أن كل ناقلة تتعرض في كل رحلة الى فترة يطلق عليها (فترة الخطر) قد تكون معرضة فيها للانفجار والذى تكثر احتمالاتـــه في الناقلات الضخمة أكثر من الصغيرة نسبيا .

وهناك أنواع أخرى من السفن الحديثة مثل :

---

١) المرجع السابق ، ص ٥٣ .

سفن اللاش :

لقد تم بناء أول سفينة من هذا النوع في عام ١٩٧٠ وتم تشغيلها في التجارة بين الولايات المتحدة الأمريكية ولندن وروتردام ، وتقوم هذه السفينة بشحن الصنادل وتفريغها من مؤخرتها ، وتحمل السفينة (٨٠) صندلا حمولة الصندل الواحد (٤٠٠) طن من البضاعة . (١)

سفن نحلة البحر :

وقد تم استخدام هذه السفينة في عام ١٩٧١ وهي من نوع سفن اللاش ولكن أكبر منها وتحمل عددا أقل من الصنادل ذات الحمولات الضخمة ، حيث تصل حمولتها الى (٣٨) صندلا حمولة الصندل (١٠٠٠) طن ويتم استخدام هذا النوع من السفن في نقل الحاويات أحيانا . (٢)

---

(١) ALDERTON.P.M, SEA TRANSPORT OPERATION AND ECONOMICS. 32P.

(٢) ALDERTON. P.M. SEA TRANSPORT OPERATION AND ECONOMICS 32 P.

المبحث الرابع
حجم الأسطول العالمي وملكيته

أولا - حجم الأسطول العالمي :

يقسم المؤتمر الدولي للتجارة والتنمية التابع للأمم المتحدة (الأونكتاد) الأسطول العالمي وفقا لدول العلم الذى ترفعه السفينة على الشكل التالي :

١- مجموعة الدول المتقدمة (بلدان الاقتصاد السوقي) : وتشمل هذه المجموعة الدول التالية : " استراليا - النمسا - بلجيكا - كندا - الدنمارك - فنلندا - فرنسا - المانيا الغربية - جبل طارق - اليونان - ايسلندا - ايرلندا - الكيان الصهيوني - ايطاليا - اليابان - هولندا - نيوزلندا - النرويج - البرتغال - جنوب افريقيا - اسبانيا - السويد - سويسرا - تركيا - المملكة المتحدة .

٢- مجموعة بلدان التسجيل المفتوح : " جزر بهاما - قبرص - برمودا - ليبيريا - بنما - سنغافورة - هونغ كونغ .

٣- البلدان الاشتراكية : " البانيا - بلغاريا - تشيكوسلوفاكيا - المانيا الشرقية - هنغاريا - بولندا - رومانيا - الاتحاد السوفيتي - الصين - كوريا - فيتنام .

٤- الدول النامية : ويبلغ عدد الدول في هذه المجموعة (١١٢) دولة .

وفيما يلي جدول يوضح توزيع الأسطول العالمي حسب مجموعات بلدان التسجيل في السنوات ١٩٧٠ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧ بملايين الأطنان .

جدول رقم (١٢)

توزيع الأسطول العالمي حسب مجموعات بلدان التسجيل (مليون طن) (١)

أعلام التسجيل حسب مجموعات البلدان	١٩٧٠	١٩٨٦	١٩٨٧
المجموع العالمي	٢١٧٫٩	٣٩٩٫٠	٣٩٧٫٧
مجموعة بلدان الاقتصاد السوقي للدول المتقدمة (*)	١٤١٫٨ (٦٥٫١)	١٥٦٫٠ (٣٩٫١)	١٤٠٫٥ (٣٥٫٣)
مجموعة بلدان التسجيل المفتوح .	٤٠٫٩ (١٨٫٨)	١١١٫٨ (٢٨٫٠)	١٢١٫٣ (٣٠٫٥)
البلدان الاشتراكية	١٩٫٥ (٨٫٩)	٤٧٫٢ (١١٫٨)	٤٨٫٨ (١٢٫٢)
الدول النامية	١٤٫٥ (٦٫٧)	٧٩٫٨ (٢٠٫٠)	٨٣٫٠ (٢٢٫٩)

*ملاحظة : ان الرقم الذى يقع داخل قوسين يشكل النسبة المئوية من حمولة الأسطول العالمي .

يبين الجدول أعلاه أن حمولة الأسطول العالمي قد ارتفعت بين عامي ١٩٧٠ و ١٩٨٧ من /٢١٧/ مليون طن الى حوالي (٣٩٧) مليون طن .

---

١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - مرجع سبق ذكره ص ٩ .

وتعود الزيادة في الحمولات الى ادخال أنواع جديدة من السفن في ميدان النقل البحرى ، اضافة الى تطور أعداد السفن مع تطور حجم التجارة الدولية المنقولة بحرا .

فبالنسبة الى سفن الدحرجة لم تكن موجودة في عام ١٩٦٥ الا أعداد قليلة جدا لتصل في عام ١٩٨٣ الى حوالي (٣٦٠٨) سفينة ، وكذلك الحال بالنسبة لناقلات الكيماويات التي لم تكن موجودة حتى عام ١٩٦٥ ، ولكنها بلغت في عام ١٩٨٣ حوالي (٧٩٤) ناقلة بحمولة كلية مسجلة وصلت الى (٣) مليون طن . (١)

أما بالنسبة لتوزيع الاسطول العالمي على مجموعات الدول فكانت على الشكل التالي :

بالنسبة للدول المتقدمة لا تزال ملكية الاسطول التجارى العالمي مركزة الى حد كبير في بلدان الدول الرأسمالية . ففي عام ١٩٧٠ بلغت الحمولة الكلية المسجلة في هذه البلدان / ١٤١ / مليون طن بنسبة قدرها ١ر٦٥٪ من الحمولة الكلية للاسطول العالمي ، ووصلت في عام ١٩٨٧ (٥ر١٤٠) مليون طن ولكن بنسبة مئوية قدرها ٣ر٣٥٪ من حمولة الاسطول العالمي وهذا التراجع في النسبة المئوية لدول الاقتصاد الرأسمالي يرجع الى ارتفاع حصة الدول ذات التسجيل المفتوح والتي ارتفعت حمولة أساطيلها التجارية من (٩ر٤٠) مليون طن في عام ١٩٧٠ الى (٣ر١٢١) مليون طن في عام ١٩٨٧ وبذلك ارتفعت حصتها المئوية من ٨ر١٨٪ عام ١٩٧٠ الى ٥ر٣٠٪ عام ١٩٨٧ .

ومع علمنا أن أغلبية الاساطيل المسجلة في دول التسجيل المفتوح تعود الى الدول الرأسمالية وبذلك يلاحظ ثبات تقريبي للنسبة المئوية للدول الرأسمالية في حمولة الاسطول العالمي مع تمركز ملكيته في عدد قليل من الدول

---

(١) ALDERTON. P.M. SEA TRANSPORT OPERATION AND ECONOMICS. 49 P.

الرأسمالية اذ يلاحظ أن حصة الولايات المتحدة واليابان واليونان تبلغ حوالي ٦٧ ٪ من حمولة الأسطول المسجل لدى دول التسجيل المفتوح كما أشير آنفا .

أما بالنسبة للدول الاشتراكية فقد بلغت حمولة الأسطول البحرى التجارى لهذه الدول في عام ١٩٧٠ حوالي ١٩٫٥ مليون طن بنسبة مئوية وصلت الى حوالي ٨٫٩٪ من حمولة الأسطول العالمي في حين وصلت تلك الحمولة في عام ١٩٨٧ الى (٤٨) مليون طن بنسبة مئوية ١٢٫٢٪ من حمولة الأسطول العالمي .

وبالنسبة للدول النامية فقد كانت حمولة أسطولها في عام ١٩٧٠ (١٤٫٥) مليون طن بنسبة قدرها ٦٫٧ ٪ من حمولة الأسطول العالمي وقد وصلت في عام ١٩٨٧ الى (٨٣) مليون طن بنسبة مئوية قدرها (٢٢٫٩٪) من حمولة الأسطول العالمي .

ويلاحظ انخفاض نسبة ما تملكه الدول النامية من حمولة الأسطول نسبة الى مقدار حصتها من التجارة العالمية ، حيث بلغت ٤٦٫٤٪ من حجم البضائع المحملة و ٢٥٫٨٪ من البضائع المفرغة في عام ١٩٨٦ . (١)

كما ويلاحظ أيضا أن هناك تمركزا في ملكية الأسطول الذى يخص الدول النامية حيث تمتلك بعض الدول النسبة الكبرى منه وتبقى الدول الأخرى خارج نطاق النقل البحرى وتقع بذلك تحت جميع أشكال الاستغلال من قبل الدول الرأسمالية حيث ٢٠٪ من ملكية الدول النامية للأسطول البحرى تخص دولا أخرى مثل هونغ كونغ التي تمتلك حوالي ٨٪ مليون طن من أصل (٨٣) مليون طن العائدة للدول النامية بالاضافة الى أن يوغسلافيا تمتلك (٣) مليون طن تقريبا (هذا ضمن توزيع منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية) وتمتلك سنغافورة حوالي (٧) مليون طن

---

١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - مرجع سبق ذكره ، ص ٥ .

فتكون الدول الثلاث المذكورة تملك (١٨) مليون طن بنسبة مقدارها ٢١٫٦٪ من حمولة الاسطول التابع للدول النامية . (١)

كذلك يلاحظ أيضا أن ملكية الاسطول البحرى من قبـــــل بعض الدول النامية النفطية متركز في ناقلات النفط فقط ، فعلى سبيل المثـــال تمتلك السعودية ناقلات حمولتها (٢) مليون طن كما تقدر حمولة الاسطـول الكويتي بـ (٢) مليون طن وتمتلك ايران أيضا حمولة مقدارها (٣) مليـــون طن . (٢)

أما بالنسبة لتوزيع الاسطول العالمي حسب أنواع السفن فيظهــــر الجدول التالي حمولة الاسطول العالمي حسب أنواع السفن ومجموعـــات البلدان التابع لها .

---

١) و ٢) المرجع السابق ، ص ١١٠ .

جدول رقم (١٣)

المئوية للانصبة من الحمولة العالمية حسب نوع السفينة ومجموعات البلدان

تموز) ١٩٨٠ - ١٩٨٥ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧ (١) (بالاطنان الساكنة)

مجموع الأطنان الساكنة: بملايين الاطنان	مجموع الأطنان الساكنة: النسبة المئوية من المجموع العالمي	الناقلات الصهريجية	ناقلات ركاز وسوائب (ب) بما في ذلك الناقلات المختلطة	سفن البضائع العامة (ج)	سفن الحاويات وحاملات الصنادل	سفن أخرى
		النسبة المئوية للأنصبة حسب نوع السفينة				
٦٨٢ر٨	١٠٠	٤٩ر٧	٣٧ر٢	١٧ر٠	١ر٦	٤ر٥
٦٦٤ر٨	١٠٠	٣٩ر٣	١٥ر٩	٣ر٠	٣ر٠	٦ر٩
٦٣٩ر١	١٠٠	٣٧ر٥	٣٦ر٠	١٥ر٨	٣ر٤	٧ر٣
٦٣٢ر٣	١٠٠	٣٧ر٤	٣٦ر٠	١٥ر٤	٣ر٦	٧ر٦
		النسبة المئوية للأنصبة حسب مجموعات البلدان				
٣٥٠ر١	٥١ر٣	٥٢ر٥	٥٢ر٧	٤٣ر٤	٧٤ر٣	٥٠ر٤
٢٨٢ر٩	٤٢ر٥	٤٦ر٨	٣٨ر٩	٣٤ر٤	٦٣ر٤	٤٦ر٧
٢٤٣ر٨	٣٨ر١	٤١ر٧	٣٤ر٨	٣٠ر٨	٥٩ر٤	٤٢ر٨
٢١٦ر٢	٣٤ر٢	٣٧ر٩	٣٠ر١	٢٦ر٩	٥٥ر٤	٤٠ر٤
٢١٢ر٥	٣١ر١	٣٦ر٢	٣١ر٧	٢٠ر٨	١٣ر٥	١٧ر٠
٢٠٣ر٤	٣٠ر٦	٣٥ر٥	٣٢ر٨	٢٠ر٣	١٣ر٠	٢٣ر١
٢٠١ر١	٣١ر٥	٣٨ر٢	٣١ر٩	٢٠ر٧	١٤ر٦	٢٥ر٦
٢١٤ر٥	٣٣ر٩	٤٠ر٥	٣٤ر٨	٢٢ر٩	١٩ر٢	٢٧ر٢
٤٨ر٧	٥ر٥	٢ر٨	٤ر٢	١٢ر٣	٢ر٩	١٩ر٢
٥٨ر٥	٨ر٨	٤ر٤	٧ر٣	٣٠ر٨	٥ر٥	١٥ر٢
٦٠ر	٩ر٥	٤ر٥	٨ر٢	٢٢ر١	٦ر٨	١٥ر٣
٦٢ر	٩ر٦	٤ر٨	٨ر٦	٢٣ر٢	٦ر٥	١٤ر٩
٣٧ر	٥ر٥	٢ر٨	٤ر٢	١٢ر٣	٢ر٩	١٩ر٢
٤١ر	٦ر٢	٣ر٤	٤ر٧	١٣ر٩	٣ر٣	١٤ر٠
٤٢ر	٦ر٦	٣ر٣	٥ر٣	١٤ر٤	٣ر٩	١٣ر٨
٤٢ر	٦ر٨	٣ر٦	٥ر٥	١٤ر٨	٣ر٦	١٣ر٥
١٠ر	١ر٦	٠ر٦	١ر٦	٤ر٧	٠ر١	١ر٣
١٧ر	٢ر٦	١ر٠	٢ر٦	٦ر٩	٢ر٢	١ر٢
١٨ر	٢ر٩	١ر٢	٢ر٩	٧ر٧	٢ر٩	١ر٥
١٩ر	٣ر١	١ر٢	٣ر١	٨ر٤	٢ر٩	١ر٤
٦٨ر	١٠ر٠	٧ر٧	٩ر٢	١٧ر٦	٧ر٦	١٢ر٠
١١٣ر	١٧ر١	١٢ر٩	١٩ر٤	٢٤ر٠	١٢ر١	١٥ر٠
١٢٧ر	١٩ر٩	١٥ر٢	٢٣ر٥	٢٥ر٨	١٣ر٠	١٦ر٢
١٣٢ر	٢٠ر٩	١٦ر٤	٢٤ر٨	٢٦ر٥	١٢ر٠	١٧ر٨
٧ر	١ر١	١ر١	٠ر١	٢ر٣	٠٠	٢ر١
٨ر	١ر٢	١ر٤	٠ر٤	٢ر٥	٠ر١	٢ر٣
٧ر	١ر٢	١ر١	٠ر٥	٢ر٧	٠ر١	٢ر٣
٧ر	١ر٢	١ر٠	٠ر٥	٢ر٧	٠ر١	٢ر٣
٢١ر	٣ر٢	٢ر٣	٣ر٣	٥ر٦	٠ر١	٣ر٧

تابـــع جدول رقم (١٣)

مجموع الأطنان الساكنة		الناقلات الصهريجية	ناقلات ركاز وسوائب (ب) بما في ذلـــك الناقلات المختلطة	سفن البضائع العامة (ج)	سفن الحاويات وحامـــلات الصـــنادل	سفن اخرى
بملايين الأطنان	النسبة المئوية من المجموع العالمي	النسبة المئوية للأنصبة حسب نوع السفينـــة				
١ر	٠٠	٠٠	٠٠	١ر٠	-	-
٣ر	٥ر٠	٢ر٠	٦ر٠	٩ر٠	-	٠٠
٧ر	٢ر١	٧ر٠	٦ر١	٥ر٢	٢ر٠	١ر٠
٧ر	٢ر١	٥ر٠	٧ر١	٧ر٢	٤ر٠	٢ر٠
٠ر	٠٠	٠٠	٠٠	١ر٠	-	-
٠ر	١ر٠	٠٠	١ر٠	٢ر٠	-	١ر٠
٠ر	١ر٠	٠٠	١ر٠	٢ر٠	-	١ر٠
١ر	٢ر٠	٢ر٠	٢ر٠	٣ر٠	-	١ر٠
٣ر	٥ر٠	٢ر٠	٦ر٠	٩ر٠	٦ر١	١ر٠
٦ر	٠ر١	٤ر٠	٦ر١	٦ر٠	٩ر٥	١ر٠
٦ر	٠ر١	٤ر٠	٦ر١	٦ر٠	٢ر٦	١ر٠
٦ر	١ر١	٤ر٠	٧ر١	٥ر٠	٩ر٦	١ر٠

تجارة والتنمية ، ١٩٨٧ ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢١ .

حتياطي للولايات المتحدة واسطولي الولايات المتحدة وكندا للبحيرات العظمى .

ئب التي تبلغ حمولتها المسجلة الاجمالية (٦٠٠٠) طن فأكثر ، بما في ذلك الناقـلات

 - وركاز / سوائب / نفط .

ركاب والبضائع .

يا اعتبارا من عام ١٩٨٦ .

ثانيا ـ ملكية الاسطول العالمي :

يمكن تحليل ملكية الاسطول العالمي بتقسيمها الى أربعة أقسام :

١ـ السفن التابعة الى ملكية الدولة :

تعود ملكية هذه السفن الى القطاع العام في الدولة كما هو الحال بالنسبة لاساطيل الدول الاشتراكية ، ويوجد في بعض الدول النامية شركات ملاحية تعود ملكيتها للدولة أيضا ، ومن أمثلة هذه الشركات :

آ ـ الشركة السورية للملاحة البحرية .

ب ـ الشركة الوطنية الليبية للنقل البحرى .

جـ ـ شركة ناقلات نفط الكويت .

د ـ شركة ناقلات النفط العراقية .

هـ ـ الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة .

و ـ الشركة المصرية للملاحة البحرية .

ز ـ المؤسسة الملاحية الهندية .

٢ـ السفن المملوكة ملكية مشتركة :

وقد ظهرت المشاريع المشتركة والتعاون الاقتصادى في ميدان النقل البحرى والصناعة البحرية نظرا لان الاتجاه الفردى نحو اقامة مشاريع بحرية يعتبر غير متوافق مع روح العصر حتى على مستوى الدولة الواحدة وذلك لضخامة روؤس الاموال الموظفة في هذه المشاريع بالاضافة الى الحاجة الضرورية للخبرة الملاحية التي تقتضيها ادارة وتشغيل السفن البحرية ، كذلك القدرة على المنافسة البحرية في الاسواق الملاحية . ومن المشاريع المشتركة :

آ ـ الشركة العربية البحرية لنقل البترول .

ب ـ الشركة السورية الاردنية للنقل البحرى .

جـ ـ الشركة الملاحية العربية المتحدة .

٣- السفن المملوكة من قبل الشركات الاحتكارية والمستقلين :

وتقع على رأس هذه الشركات الاحتكارية المالكة للأساطيل البحرية في العالم الاحتكارات النفطية التي تغطي صناعة النفط من المنبع حتى الاستهلاك وبالتالي تمتلك صناعة نقل النفط الخام ومنتجاته .

وبالنسبة لملكية الأسطول العالمي يجب التفريق بين العلم الذى تحمله السفينة ويعبر عن جنسيتها وتخضع لقوانين الدولة التابع لها هذا العلم وبين المالك الحقيقي لهذه السفينة ، حيث يجرى في عالم اليوم الاتجاه نحو تسجيل سفن الأسطول العالمي تحت أعلام دول الملاءمة لما تتمتع به هذه الدول من خصائص : عدم فرض ضرائب على السفن الا في حدود ضئيلة ، حرية في اختيار الطاقم ، حرية في التشغيل ، عدم تدخل الدولة في النشاط الملاحي .

في حين أن الدول الأخرى في العالم تفرض قيودا على السفن التي ترفع علمها وخاصة فرض ضرائب عالية نسبيا مقارنة مع دول اعلام الملاءمة والاختلاف الكبير في أجور العمالة البحرية ، حيث ترتفع هذه الأجور بالنسبة للدول المتقدمة الرأسمالية وتنخفض بالنسبة للدول النامية ، خاصة الفلبين ، كوريا ، وبعض الدول العربية مثل (مصر) . حيث يقوم الملاك الحقيقيون للأساطيل العالمية ، وشركاتهم باستغلال هذه العمالة .

وفيما يلي جدول يوضح الملكية الحقيقية لأسطول أعلام الملاءمة كما هي في ١٩٧٩/٧/١ .

جدول رقم (١٤)

الملاك الحقيقيون لأسطول أعلام الملاءمة في ١٩٧٩/٧/١ (بعدد السفن) و (الألف طن وزني) (١)

الدولة المالكة / الدولة صاحبة العلم	ليبيريا		بناما		سنغافورة		قبرص		برمودا		هونغ كونغ	
	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة
الولايات المتحدة	٥٦٤	٥٨١١٩	٢٧٤	٦٥٣٤	٧	١١٤	٢	١٤	٢١	٩٥	١	١٢٣
هونغ كونغ	٥٧٣	٣٣٢١٦٠	٤٣٨	٧٩٩٦	٢٥	٢٤٧	٢	٤	٢	٢٧	٣١	٩٨٦
اليونان	٣٢٤	٢٦٠٠١	١٤٨	١٤٢٨	١١	٤٠٤	٤٤٥	٢٤٤٧	١	٨١	-	-
اليابان	٢١٣	١٠٣٧٥	٥٣٠	٧٢١٥	٧٠	٤٧٦٠	-	-	-	-	-	-
الاجمالي	١٦٧٤	١٢٧٦٥٥	١٤٠٠	٤٣١٧٣	١١٣	٥٥٢٥	٤٤٩	٢٤٦٥	٢٥	٢٠٣	٣٢	١١٠٩
بقية الدول	٦٧٥	٢٩٨٧٥	١٣٢٤	١١٥٠٦	٦٨٤	٧٣٩٤	٢٥٩	٩٣١	٧٣	٢٨٢٣	٢٩	٩٥٠
الاجمالي الكلي	٢٣٤٩	١٥٧٥٣٠	٢٧٢٤	٣٤٦٧٩	٧٩٧	١٢٩١٩	٧٠٨	٣٣٩٦	٩٨	٣٠٢٩	٦١	٢٠٥٩
النسبة المئوية ٪	٣٤ر٧	٧٣ر٧	٤٠ر٣	١٦ر٢	١١ر٨	٦	١٠ر٥	١ر٦	١ر٤	١ر٤	٩	١

بقية الدول : المانيا الغربية ، ايطاليا ، سويسرا ، النرويج ، اسرائيل ، كندا ، المملكة المتحدة ، هولندا ، السعودية ، فرنسا ، الدنمارك

والحالة هذه تنحصر ملكية الأسطول العالمي في عدد محدود من الدول . ففي عام ١٩٨٣ كان حوالي ٦٢٪ من الحمولة العالمية الكلية المسجلة وحوالي ٥٣٪ في عدد السفن مملوكة لثماني دول رئيسية . كما هو موضح في الجدول التالي :

جدول رقم (١٥)

ملكية الأسطول العالمي في عام ١٩٨٣ (١)

اسم الدولة	الحمولة الكلية المسجلة (مليون طن)	عدد السفن
ليبيريا	٦٧ر٦	٢٠٦٢
اليابان	٤٠ر٨	١٠٥٩٣
اليونان	٣٧ر٥	٣١٦٩
بنما	٣٤ر٧	٥٣١٦
الاتحاد السوفيتي	٢٤ر٥	٧٧٥٣
الولايات المتحدة	١٩ر٤	٦٤٣٧
النرويج	١٩ر٢	٢٣٤٠
المملكة المتحدة	١٩ر١	٢٥٧٠
المجموع الكلي	٢٦٢ر٨	٤٠٢٤٠
المجموع العالمي	٤٢٢ر٦	٧٦١٠٦
النسبة المئوية	٦٢ر٢٪	٥٢ر٩

(١) ALDERTON. P.M.,SEA TRANSPORT OPERATION AND ECONOMICS 93 P.

ويظهر الجدول الآتي ملكية أسطول ناقلات البترول العالمي الـذى بيد و موزعا بين ثماني دول رئيسية على الشكل التالي :

جدول رقم (١٦)
ملكية أسطول الناقلات العالمي التابع لثماني
دول حسب أعلام التسجيل عام ١٩٨٢ (١)

اسم الدولة	الحمولة الوزنية المسجلة (بألف طن)	عدد الناقلات	النسبة المئوية
ليبيريا	٨٦٦٤٤	٦٧١	٢٧ر٨
اليابان	٢٩٥٩٧	٢١٠	٩ر٥
اليونان	٢٥٨٤٩	٣٣٣	٨ر٣
النرويج	٢٣٢٢٧	١٦٤	٧ر٥
المملكة المتحدة	١٩٥٠٦	٢١٢	٦ر٣
الولايات المتحدة	١٦٧٧٨	٣١٥	٥ر٤
فرنسا	١٢٣٦٧	٦٧	٤
بنما	١٤٥٤٨	١٨٣	٤ر٧
الاجمالي	٢٢٨٥١٥	٢١٥٥	٧٣ر٥٪
العالمي	٣١١٤٣٨	٣٢٩٤	١٠٠٪
النسبة المئوية	٧٣ر٥	٦٧ر٨	

ويظهر الجدول السابق أن ليبيريا تتصدر دول العالم في ملكيـة أسطول الناقلات العالمي ولكن في الحقيقة أن ملكية أسطول الناقلات تعـود

(١) ALDERTON. P.M., SEA TRANSPORT OPERATION AND ECONOMICS 48 P.

الى ملاك الدول الرأسمالية والشركات العملاقة وأهمها الشركات الاحتكارية العالمية المسماة " الشقيقات السبع " .

وان ملكية (الشقيقات السبع) للناقلات النفطية تقع نتيجة للسيطرة الكاملة على صناعة النفط التابع لها ، وقد وصلت ملكية هذه الشركات الى حوالي ٤٠٪ من حجم الناقلات العالمي والسبب في ملكية هذه النسبة ٤٠٪ فقط من ناقلات النفط العالمية يعود الى : (١)

١- العلاقة بين رأس المال المستثمر والربحية وبذلك تبتعد عن توظيف رؤوس أموال ضخمة في ناقلات النفط الا في حدود معينة ولأسباب تتعلق بتكاليف التشغيل وتأمين الطواقم البحرية اللازمة لها .

٢- لكونها تستطيع في أية لحظة يزداد فيها الطلب على النفط أن تقوم باستئجار ناقلات النفط التي تعود ملكيتها الى المستقلين من الافراد أو الشركات أو الأسر الذين يملكون أعلاما كبيرة من السفن ، كأقطاب اليونان (اوناسيس ونياركوس) بأجور رخيصة أتيحت لها بسبب قوتها على المساومة الاحتكارية باعتبارها المشترية الوحيدة لخدمات الناقلات .

الشركات الاحتكارية (الشقيقات السبع) وهي :

١- بريتش بتروليوم	BRITSH PETROLEUM
٢- بترول الخليج	GULF OIL
٣- مجموعة شل	SHELL GROUP
٤- موبيل اويل	MOBIL OIL
٥- تكساكو	TEXACO

---

(١) الطريقي عبد الله - الحسيني فاروق ، ١٩٦١ - نقل البترول . جامعة الدول العربية ، معهد الدراسات العربية ، ص ٧٣ .

٦- سوكســـال STANDARD OIL OF CALIFORNIA

٧- مجموعة اكسون EXXON GROUP

وتوضح احصاءات المجلة المالية DREWRY المختصة بالنقـــل البحرى المعلومات التالية عن ملكية هذه الشركات من الاسطول البحـــرى العالمي . (١)

١- بريتش بتروليوم : مركزها الرئيسي لندن تمتلك /٦٨/ سفينـــة حمولتها (١٣) مليون طن .

٢- بترول الخليج : تمتلك حمولة وزنية /٣/ ملايين طن .

٣- مجموعة شل : وتقوم بتشغيل /٢٨٧/ ناقلة (مملوكة ومستأجرة) تبلغ حمولتها (٣٢٫٢) مليون طن بالاضافة الى (١١) حاملة غاز .

٤- موبيل اويل : تمتلك ناقلات حمولتها الوزنية /٥/ ملايين طن .

٥- تكساكـــو : مركزها الرئيسي (نيويورك) الولايات المتحـــدة الأمريكية تمتلك /١٦١/ ناقلة حمولتها /١٧/ مليون طن .

٦- سوكســـال : مركزها الرئيسي كاليفورنيا -الولايات المتحـــدة الأمريكية تمتلك وتستأجر /٨٢/ ناقلة حمولتها (١١) مليون طن .

٧- مجموعة اكسون : مركزها الرئيسي (هيوستن تكساس) الولايـــات المتحدة الأمريكية وتمتلك اسطولا حمولته (١٥٫٥) مليون طن .

وفي عام ١٩٧٦ كانت ملكية الشقيقات السبع هذه ٣٨٪ من ملكيـــة الناقلات العالمية وكانت شركات المستقلين تمتلك حوالي ٦٢٪ . وفي عـــام ١٩٨٢ ملكت الشقيقات السبع ٣٩٫١٪ من حمولة الناقلات العالمية في حين كانت نسبة ملكية المستقلين ٦٠٫٩٪ . (٢)

(١ DREWRY SHIPPING CANSULTANTS, NOV. 1982- STATISTICS AND ECONOMICS. LANDON.

(٢ DREWRY SHIPPING CONSALTONTS, NOV.1982- STATISTICS AND ECONOMICS LANDON.

وتوضح هيئة DREWRY SHIPPING CANSULTANTS مجموعة سفن المستقلين لأكثر من ٢٥٪ شركة مستقلة لناقلات النفط تمتلك حوالي ٦٢٪ من حمولة أسطول الناقلات العالمي ، وهي تتوزع فيما بينها الحصة المذكورة بالنسب التالية لكل منها : (١)

٧	شركات يابانية تمتلك حوالي	٢٨٪
٧	" " " "	٢٥٪
٢	شركة هونغ كونغ تمتلك حوالي	١٧٪
٤	شركة اسكندنافية " "	١٦٪
٤	شركة أمريكيـــة " "	١٢٪
١	شركة انكليزيـــة " "	٢٪

مما تقدم يبدو لنا سيطرة الدول الرأسمالية والشركات الاحتكارية على صناعة النقل البحرى . ومن هنا جاءت أهمية تدخل الدولة في النشاط الملاحي ودعم أسطولها الوطني وذلك لتحقيق الاستقلالية في نقل تجارتها الخارجية ودعم اقتصادها الوطني بالعملات الصعبة .

---

(١) DREWRY SHIPPING DEC 1976 - ROLE OF INDEPENDENT TANKER OWNER LANDON.

الفصل الثاني

التجارة الدولية المنقولة بحرا

المبحث الأول : فوائد تطور النقل البحرى للدولة والعالم

المبحث الثاني : تكاليف نقل التجارة الدولية المنقولة بحرا

المبحث الثالث: حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا

المبحث الرابع : التجارة الخارجية العربية البحرية .

الفصل الثاني

التجارة الدولية المنقولة بحرا

ان اختلاف التناسب في توضع اليابسه والخصوبه والثروات والمياه والمناخ . . . الخ بين نصفي الكرة الأرضية وكذلك الاختلاف في توزيع التقدم العلمي والتكنولوجي والتقني والحضارى والثقافي والايدبولوجي . . . . للخمسة مليارات من سكان كوكبنا الأرضي المحدود المساحة بـ ٥١٠ مليون كم ٢ ، تشكل اليابسة منها نسبة ٢٩٪ أى (١٤٩) مليون كم ٢ تتوزع الـ (١٠٠) مليون كم ٢ في نصف الكرة الشمالي و (٤٩) مليون كم ٢ في النصف الجنوبي . أما المساحة المائية البالغة (٣٦١) مليون كم ٢ أى ٧١٪ من اجمالي المساحة العامة للكرة الأرضية وتتوضع هي الأخرى بشكل غير متوازن حيث يقع منها (٢٠٦) مليون كم ٢ في نصف الكرة الجنوبية و (١٧٥) مليون كم ٢ في نصف الكرة الشمالي ، ان هذا اللاتناسب في توزيع اليابسة والمياه بين نصفي الكرة الشمالي والجنوبي يحتم العلاقات التبادلية بين ساكنيهما من الشعوب القاطنة في (١٩٤) دولة تختلف عن بعضها البعض في شتى الميادين والاتجاهات والسياسات الاقتصادية والسياسات الاجتماعية . (١)

ونظرا لهذا اللاتناسب بين موارد دول العالم الذى حتم عملية التبادل الاقتصادى تصديرا واستيرادا ، كذلك فان البعد الجغرافي والفواصل المائية بين هذه الدول حتمت ايجاد وسائل المواصلات البحرية الاقتصادية القديمة والحديثة وتشجيع العلاقات الاقتصادية بين الدول . .

وفي الواقع لا ندرى اللحظة التاريخية التي ظهرت فيها فكرة نقل الأشياء عبر الأنهار والمضائق والبحار ، ولا ندرى هل كان اختراع الدولاب

---

(١) د . شعبان اسماعيل ، ١٩٨٧ - العلاقات الاقتصادية الدولية . مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية ، جامعة حلب ، ص ١١ .

قبل أم بعد استخدام الجذع العائم من الشجر في نقل الأشياء المتبادلة من ضفة الى أخرى عبر المياه الفاصلة بين المتبادلين لها .. وربما كانت عملية التبادل التجاري على أساس المقايضة بين الأقوام الغارقة في القدم ، قد تمت على ضفاف الأنهار باستخدام القارب الصغير في نقل الأشياء (الجلود ، الحبوب ، الثمار ، الخ) كنواة أساسية للتجارة الدولية المنقولة عبر المياه .

المبحث الأول

فوائد تطور النقل البحرى للدولة والعالم

--

بظهور القارب بدأت العلاقة الوثيقة بينه كنواة للنقل البحرى وبين البضائع المنقولة .

ومما لا شك فيه أن هذه العلاقة قد تطورت عبر السنين وأصبح للنقل دورا مهما في حركة التجارة بدء بالفينيقيين الذين مارسوا النقل البحرى وعملوا على توزيع بضائع الشرق في الغرب .

ومن خلال تطور وسائط النقل البحرى واكتمال الكشوف الجغرافية برزت أهمية النقل البحرى الفعالة في تحريك التجارة الدولية بين الدول الاستعمارية الأوربية ومستعمراتهم في أمريكا الوسطى والجنوبية وأفريقيا وآسيا . فقد استطاع الهولنديون اقتسام بقايا الامبرطوريتين البرتغالية والاسبانية في الشرق الأقصى من خلال تفوقهم في بناء السفن السريعة ذات الحمولة الثقيلة وقد قدر الاسطول الهولندى عام ١٩٥٠ بحوالي (١٦) ألف سفينة يعمل عليها (١٦٣) ألف بحار . (١)

وكان لقوانين الملاحة الشهيرة التي صدرت في عهد كرومويل عام ١٦٥١ وعام ١٦٦٠ أثر بالغ في دعم الملاحة البريطانية . وهي القوانين التي قررت عدم جواز نقل السلع التي تجيء لبريطانيا أو الى مستعمراتها الا على متن سفن بريطانية أو سفن تابعة للبلاد المنتجة لهذه السلع ، وعلى أن يكون ثلاثة أرباع البحارة من الانكليز . وقد قامت السفن البريطانية بعد صدور هذه القوانين ، بدور كبير في نمو التجارة البريطانية ، وبالذات تجارة الرقيق من أفريقية ونقلهم الى المستعمرات

---

١) زكي رمزى ، ١٩٨٧ - التاريخ النقدى للتخلف . عالم المعرفة المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ، ص ٤١ .

الاسبانية والبريطانية في العالم الجديد . وفي عام ١٦٠٠ أنشئت شركة الهند الشرقية البريطانية واحتكرت التجارة مع الهند ، وفي عام ١٦٧٢ تكونت الشركة الافريقية الملكية التي منحت احتكار التجارة مع المستعمرات الانكليزية في أمريكا ، وفي سنة ١٦٩٠ تأسست شركة ادوارد لويد للتأمين البحري وبفضل هذه التطورات ازدادت حركة الملاحة البريطانية خلال الفترة ١٥٨٠ - ١٦٤٠ بمعدل أربعة أضعاف . (١)

وقد تطورت الدورة التجارية الدولية مع تطور وسائط النقل البحري من (٣٫٧) مليار دولار عام ١٨٤٠ الى (١٢٣) مليار دولار عام ١٩٥٠ الى (٤٢٢٠) مليار دولار عام ١٩٨٦ أي تطورت خلال (١٤٦) عاما بأكثر من (١١٤٠٫٥) مرة وكان ذلك عاملا مساعدا في نقل نتاج الحضارة والمدنية من البلدان المتطورة الى الاقل تطورا وبالتالي في سبيل تعاون الشعوب ودعم السلام العالمي والتقدم الحضاري . (٢)

وقد بلغ حجم التبادل التجاري البحري العالمي حوالي (٣٫٥) مليار طن من البضائع عام ١٩٨٧ بنسبة مئوية وصلت الى (٧٨٪) من اجمالي حجم التجارة الدولية العالمية .

نخلص مما تقدم الى أنه لا وجود لتجارة دولية معاصرة بدون نقل بحري ولا يكون هناك نقل بحري بدون تجارة دولية .

هذا ولا تقتصر أهمية النقل البحري على تأمين متطلبات الاقتصاد الوطني من السلع والبضائع في الاوقات المناسبة لتحقيق السير المنتظم في تطبيق خطط التنمية الاقتصادية وتصريف الفائض من الانتاج المحلي بل

---

١) المرجع السابق ، ص ٤٤ .

٢) د . شعبان اسماعيل ، العلاقات الاقتصادية الدولية . مرجع سبق ذكره ، ص ٦٨ ، ٣٨٨ .

المساهمة في تخفيض العجز وتحقيق التوازن في الموازين التجارية وكذلك موازين المدفوعات الدولية .

فقد ثبت أنه كلما توسعت الدولة في بحريتها التجارية كان ذلك عاملا مساعدا لصالح ميزان مدفوعاتها حيث تقوم السفن الوطنية بتوفير العملات الصعبة التي كانت ستدفعها للسفن الأجنبية اذا قامت بنقل تجارتها البحرية ، كذلك توفير عملات صعبة من خلال نقل بضائع دول أخرى بمعنى آخر ثبت أن حلول السفن الوطنية محل السفن الأجنبية في نقل صادرات دولة ما سيكون في صالح ميزان مدفوعات هذه الدولة . (١)

وفي بعض الأحيان تتطلع الدول التي تتعرض لظروف خلل في توازن ميزان مدفوعاتها الى بحريتها التجارية لمعالجة الخلل فيه ، فاذا كانت دولة ما تعتمد في نقل وارداتها على سفن أجنبية أكثر مما تعتمد على سفنها الوطنية فان على حكومة هذه الدولة تدعيم اسطولها التجاري وتشجيع سفنها الوطنية بشتى الطرق حتى يكون لها في النهاية أسطول تجارى قوى وعلى درجة عالية من الفعالية ، وتعتبر الهند دولة نموذجية في تنمية أسطولها التجارى لأسباب تتعلق بميزان المدفوعات . (٢)

فقد عملت الحكومة الهندية على زيادة الحمولة الكلية المسجلة لأسطولها الوطني من (٧٣٣٠٠) طن في عام ١٩٥٩ الى حوالي (١٤٢٦٠٠٠) طن في عام ١٩٦٤ وكانت هذه سياسة رئيس الوزراء الراحل المستر - شاسترى - الذى كان من الضالعين في شؤون الملاحة البحرية وشؤون النقل البحرى حيث وضع خطة لرفع نسبة البضائع المنقولة على الأسطول التجارى البحرى الهندى من ١٨٪ الى ٥٠٪ خلال سبع سنوات . (٣)

---

١) و ٢) أولولين كارين ، ترجمة مختار السويفي ، ١٩٧٩ - اقتصاديات النقل البحرى . الطبعة الثانية ، القاهرة ، ص ٨٩ - ٩٠ .

٣) نفس المرجع ، ص ١٣٠ .

وفيما يلي نورد مثالا نوضح فيه التغيرات التي تطرأ على ميزان مدفوعات دولة ما باحلال أسطولها الوطني محل الأسطول الأجنبي لنقل تجارتها الخارجية البحرية .

المثال : (١)

نفرض أن دولة ولتكن (آ) دولة نامية ولها علاقة تجارية مع دولة (ب) وأن كلا من الصادرات والواردات تنقلها (جـ) .

وقد بلغت قيمة صادرات (ب) الى (أ) ٦٠٠ مليون دولار سنويا ، في حين بلغت قيمة صادرات (أ) الى (ب) ٤٠٠ مليون دولار سنويا ، وبلغت قيمة (النولون) المفروض على واردات الدولة (أ) ١٠٠ مليون دولار بينما بلغت قيمة (النولون) المفروض على واردات الدولة (ب) ٤٠ مليون دولار .

كذلك الامر بلغت مصاريف الدولة (جـ) بسبب تواجد سفنها في موانىء الدولتين (أ) ، (ب) ١٦ مليون دولار في (أ) و ٨ مليون دولار في (ب) .

كيف تبدو موازين مدفوعات تلك الدول :

١) الدولة (أ)

الدولـــة (أ)

ميزان مدفوعات

٦٠٠ واردات من(ب)	٤٠٠ صادرات الى (ب)
١٠٠ نولون مدفوع للواردات من الدولة (ب) .	١٦ المصروفات التي تدفعها الدولة (جـ) في الموانىء .
	٢٨٤ عجز
٧٠٠	٧٠٠

١) أحمد عثمان هارون ، ١٩٨٤ ـ الاقتصاد البحرى . منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ص ٣٤ .

٢) الدولـة (ب)

ميزان مدفوعات الدولـة (ب)

٤٠٠ واردات من (أ)	٦٠٠ صادرات الى الدولة (أ)
٤٠ نولون مدفـــوع للواردات من (أ)	٨ المصروفات التي تدفعهـا الدولة (ج) في الموانئ .
١٦٨ فائـض	
٦٠٨	٦٠٨

٣) الدولـة (ج)

ميزان مدفوعات الدولـة (ج)

١٦ مصروفات في موانئ الدولة (أ)	٤٠ نولون المفروض على الدولة (ب)
٨ مصروفات في موانئ الدولة (ب)	١٠٠ " " " " (أ)
١١٦ فائـض	
١٤٠	١٤٠

لنفترض الآن أن الدولة النامية (أ) قررت أن تكون المالكة للأسطول البحرى الذى ينقل تجارتها الخارجية البحرية ، ولنتبين كيف تبدو موازين مدفوعات الدولتين (أ) و (ب) .

١- ميزان مدفوعات الدولة (أ) :

الدولـــة (أ)

٦٠٠ واردات من (ب)	٤٠٠ صادرات الى (ب)
٨ مصروفات في موانئ الدولة (ب)	٤٠ نولون الصـادرات
	١٦٨ عجـز
٦٠٨	٦٠٨

٢- ميزان مدفوعات الدولة (ب) :

الدولـــة (ب)

٤٠٠ واردات من (أ)	٦٠٠ صادرات الى (أ)
٤٠ نولـــون	٨ مصروفات تدفعها الدولة (أ) في موانئ الدولة (ب)
١٦٨ فائـض	
٦٠٨	٦٠٨

يلاحظ في حال امتلاك الدولة (أ) لاسطولها التجارى الذى يقـوم بنقل تجارتها البحرية قد حققت تخفيضا في عجز ميزان مدفوعاتها مـــن (٢٨٤) مليون دولار الى (١٦٨) مليون دولار وهذا يعود الى :

١- توفير قيمة النولون المدفوع على وارداتها من الدولة (ب) والمقـدر بحوالي (١٠٠) مليون دولار .

٢- كسب قيمة النولون المدفوع على صادراتها الى الدولة (ب) والمقدر بحوالي (٤٠) مليون دولار .

٣- خسرت (١٦) مليون دولار كانت تدفع في موانيها من قبل الدولة (جـ) .

٤- خسرت (٨) مليون دولار مقدار ما تدفعه من مصاريف في موانئ* الدولة (ب) .

بذلك تكون قد حققت تخفيضا في عجز ميزان مدفوعاتها ما مقداره (١١٦) مليون دولار .

(١٠٠ + ٤٠) - (٨ + ١٦) = ١١٦ مقدار التخفيض في العجز

المبحث الثاني

تكاليف نقل التجارة الدولية المنقولة بحرا

تعتبر تكاليف النقل البحرى من أخطر المشكلات التي ترهق كاهل موازين مدفوعات البلدان النامية ، ففي الوقت الذى ترتفع فيه تكاليف نقل السلع المتبادلة دوليا نجد أن شروط التبادل التجارى لكثير من المواد الاولية مع المواد المصنعة مستمرة في التدهور النسبي في المدى الطويل ومما لاشك فيه أن كل زيادة في تكاليف النقل لاتعوضها زيادة في أسعار الحاصلات المنقولة ، يكون لها تأثير ضار على اقتصاد الدولة المصدرة .

وذلك يعود الى أن الطرف الذى يتحمل في النهاية تكاليف النقل ليس بالضرورة الطرف الذى دفع هذه التكاليف ، ويتوقف تحديد الطرف المتحمل لهذه التكاليف على مدى مرونة كل من طلب وعرض السلعة ، فيتحمل المنتج تكاليف النقل اذا لم يتأثر سعر بيع السلعة في سوق البيع بمستوى تكاليف النقل ، وينخفض دخله بمقدار هذه التكاليف عن السعر السائد في السوق .

وكذلك فان المستورد يتحمل تكاليف النقل اذا ظل سعر السلعة في سوق التصدير على نفس مستواه بالرغم من مستوى تكاليف النقل وبذلك يساوى سعر السلعة في سوق المستورد السعر (فوب) زائدا تكاليف النقل .

ومن الناحية العملية يقتسم كل من البائع والمشترى تكاليف النقل بنسب مختلفة تبعا لمرونة كل من الطلب والعرض النسبية . ويلاحظ أن لعرض الكثير من المنتجات الزراعية مرونة منخفضة في المدى القصير ومع أن مرونة الطلب الكلي لاكثر هذه السلع منخفضة الا أن مرونة الطلب في مواجهة المنتج الفرد أو مجموعة المنتجين في دولة واحدة غالبا ما تكون مرتفعة

نسبيا (مالم تكن الدولة هي المنتج الوحيد لهذه السلعة ولا توجد سلع أخرى بديلة لها) .(١)

ومعظم السلع الأولية منتجة من مصادر متعددة أو توجد لها بدائل أخرى منافسة لذلك فان المنتجين لهذه السلع غالبا ما يتحملون الجزء الأكبر من تكاليف النقل ، وأية زيادة في هذه التكاليف تؤدى الى نقص مماثل لها من ايرادهم وبمعنى آخر فان للزيادة في تكاليف النقل أثرها في تخفيض السعر (فوب) بدلا من زيادة أسعار بيعها (سيف)(٢).

ويلاحظ بالرغم من أن مرونة الطلب الكثير من المنتجات الصناعية تميل الى أن تكون عالية نسبيا في الدول النامية الا أنها تظل أكثر انخفاضا عن مرونة عرض هذه السلع لدى هذه الدول وعلى ذلك فان المستورد غالبا هو الذى يتحمل الجزء الأكبر من تكاليف النقل .(٣)

لانه اذا كان عرض السلعة مرنا فان المنتج لا يتردد في تحميل عبء تكاليف النقل كلها او بعضها الى المستورد واذا كان عرضها غير مرن فان المنتج يجد نفسه مضطرا الى تحمل عبء تكاليف النقل .

أما اذا كان طلب السلعة مرنا فان المنتج سوف يتحمل جزءاً كبيرا من تكاليف النقل حتى لا تقل مبيعاته وتنقص أرباحه بمبلغ أكبر من مبلغ تكاليف النقل .

واذا كان الطلب على السلعة غير مرن فان المنتج يقوم بنقل عبء تكاليف النقل الى المستورد دون أن يخشى نقصا في كمية الطلب على البضائع نتيجة ذلك .

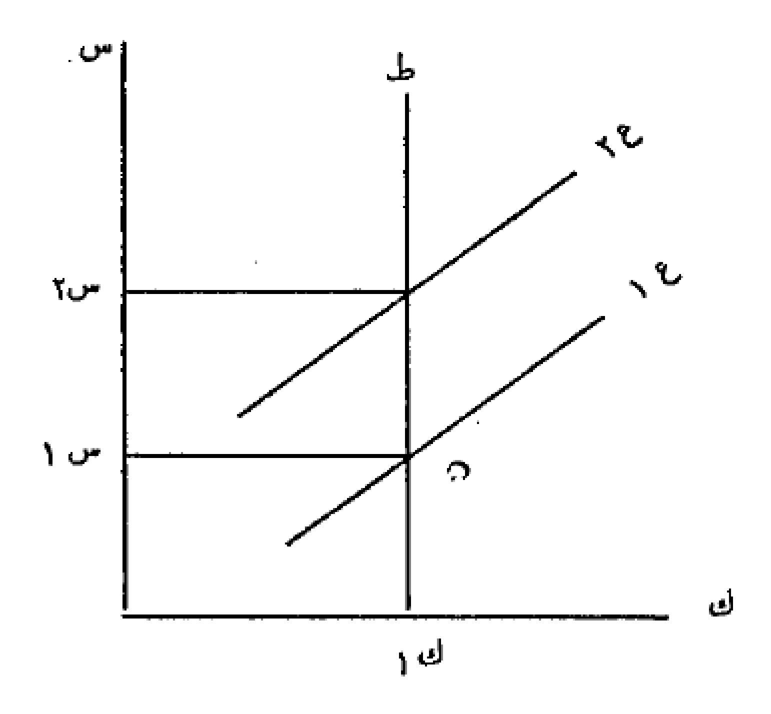
(١-٢-٣) عبد المنصف محمود أحمد ، ١٩٧٦ ـ الأهداف الاستراتيجية لسياسة نقل التجارة الخارجية العربية . مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، المجلد ٢ ، العدد الأول ، ص ٣ - ٨ .

وفيما يلي نعرض ثلاثة أشكال رئيسية لمتحملي تكاليف النقل : (١)

الشكل (١) يوضح أن المشترى هو المتحمل لتكاليف النقل .

نفرض أن منحني الطلب عديم المرونة .

(١)



نبدأ بنقطة توازن بين العرض والطلب ويمثل ذلك تقاطع منحـــني الطلب ط مع منحني العرض ع١ كما هو مبين في الشكل (١) .

وعند نقطة التقاطع ن يكون سعر التوازن هو س١ وكمية التوازن هي ك١ .

ويمكن القول أنه في حال عدم وجود تكلفة نقل بحرى (نوالين بحرية) فان المشترى سيقوم بسداد الثمن (فوب) س١ .

---

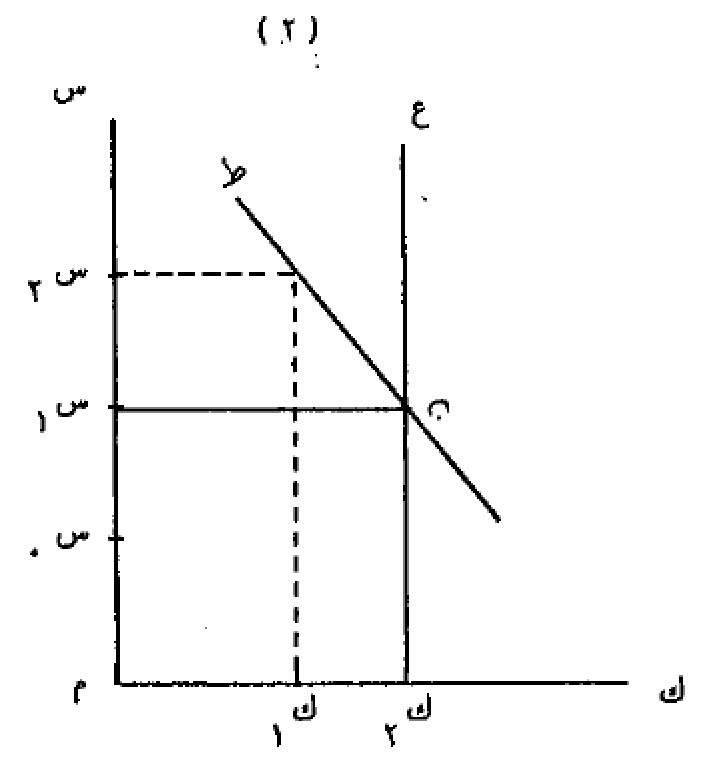
(١) احمد عثمان هارون ، ١٩٨٤ - الاقتصاد البحرى . منشأة المعـــارف ، الاسكندرية ، ص ١٢٤ .

أما في حال ادخال تكلفة النقل البحري في التحليل فان السعر سوف يرتفع مما يدفع منحني عرض السلعة للانتقال الى أعلى حيث يشمل ع٢ ويكون منحني عرض للثمن (سيف) ولما كانت مرونة منحني طلب المشترين ط صفرا لذلك فانهم سيسددون الثمن (سيف ويتحملون تكاليف النقل .

الشكل (٢) يوضح أن البائع هو المتحمل لتكاليف النقل .

نفترض أن منحني العرض عديم المرونة .

(٢)



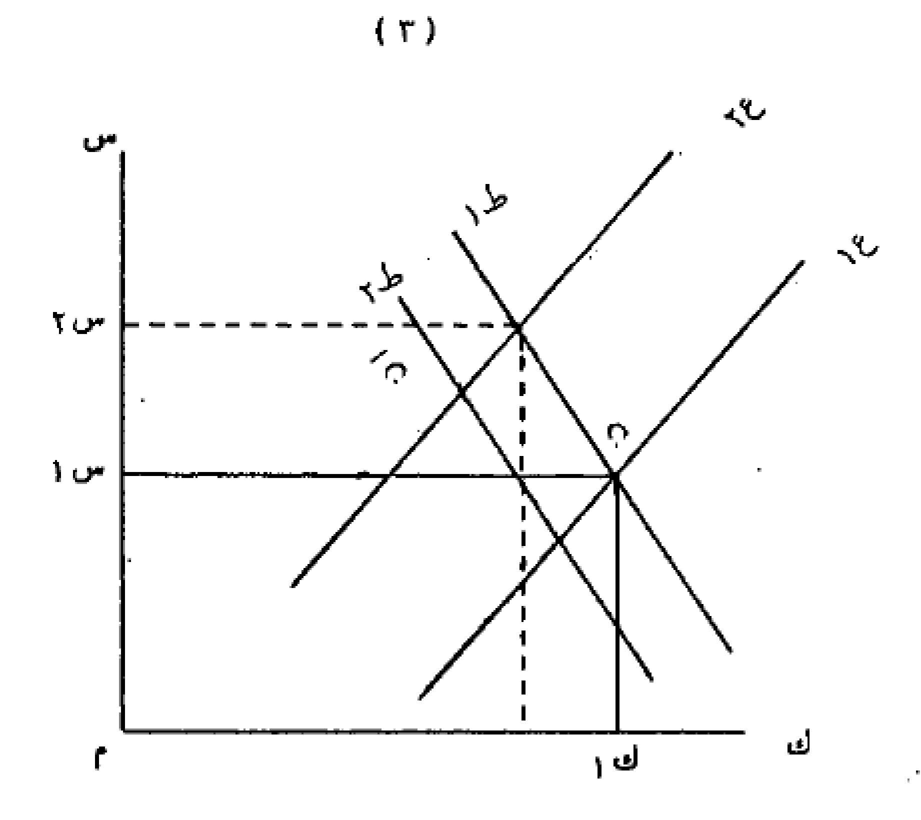
نبدأ بنقطة توازن بين العرض والطلب ويمثل ذلك تقاطع منحني الطلب ط مع منحني العرض ع كما هو مبين في الشكل (٢) .

وعند نقطة التقاطع ن يكون سعر التوازن هو س١ وكمية التوازن هي ك٢ وعند ادخال تكاليف النقل في الاعتبار فان سعر السلعة سوف يرتفع الى م س٢ مما يخفض الكمية المطلوبة الى م ك١ ولما كانت مرونة منحني عرض البائعين صفرا لذلك فان العرض سوف يظل عند م ك٢ وبالتالي لن يحصل التوازن بين المنحنيين مما يدفع السعر للانخفاض الى

م س ١ الذى سيكوّن عندئذ السعر (سيف) أما السعر (فــــــوب) سيكون عند م س ٢ وبهذا يتحمل البائعين تكلفة النقل البحرى .

الشكل (٣) يوضح اقتسام تكاليف النقل البحرى بين البائع والمشترى .

(٣)



لنفرض أن نقطة التوازن الأولى قبل اضافة تكاليف النقل البحـــــرى هي ن والتي تعبر عن سعر التوازن م س ١ وكمية التوازن م ك ١ .

وبادخال تكلفة النقل البحرى في التحليل فان السعر سوف يرتفـــــع الى م س ٢ وسوف يتزحزح كل من منحني العرض والطلب للوصول الى نقطـــة التوازن الجديدة ن/ التي تظهر أن تكاليف النقل س ١ - س ٢ تـــــم تقسيمها بشكل متساو بين البائع والمشترى .

لذلك فان أى ارتفاع في تكاليف نقل المواد الأولية والزراعية غالبا ما ينعكس سلبيا على البلدان النامية التي تتحمل هذه الزيادات في نهاية الأمـــــر

وذلـــك لكون أغلبية السلع المصدرة من قبل الدول النامية هي سلـــع زراعية ومواد أولية في حين أن أغلب وارداتها من المنتجات الصناعية .

ومما يزيد الأمر استفلالا كون المؤتمرات الملاحية وخطوطهـــا المنتظمة التابعة للدول الصناعية هي التي تضع تعرفات النقل بمعزل عـــن الدول النامية مما يجعلها تتحكم بأسعار نقل التجارة الدولية .

كذلك الأمر يعود الى ضعف وسائل النقل البحرى لدى الـــدول النامية الذى انعكس في نقص حجم التجارة الدولية فيما بينها مما أدى الـى ارتفاع تكلفة نقل السلع من الدول النامية الى أسواق الدول الناميـــة المجاورة نتيجة استعمالها للخطوط المنتظمة التابعة للمؤتمرات الملاحية .

فهذا بدت عملية اعتماد الدول النامية على خدمات النقل البحـرى أمر غير مرغوب فيه وذلك لعدة أسباب منها :

١- ضخامة المبالغ المدفوعة كتكاليف نقل التجارة الخارجية للـــدول النامية منها واليها . فعلى سبيل المثال :

فقد بلغت المبالغ الاجمالية للشحن الذى دفعتها أقطار الخليـــج العربي عن صادراتها ووارداتها خلال الفـــترة ١٩٨٣ - ١٩٨٦ في حدود (٣٨٫٨) مليار دولار وأن هذا الرقم الباهـــظ الارتفاع يبدو مذهلا عند مقارنته بعدد من الدلالات الاقتصاديــة في المنطقة وخاصة أنه يمثل ٣٥٪ من ديون الوطن العربـــي للخارج . (١)

---

١) الديواني عبد الوهاب ، ١٩٨٩ - دور الأكاديمية العربية للنقـــل البحرى في دفع عملية الاقتصاد العربي على الصعيد الدولـــي ، المجلة البحرية ، العدد الثاني عشر ، آذار ص ٤ - ٦ .

كذلك فقد دفعت البلدان النامية تكاليف شحن الواردات خلال الأعوام ١٩٨٠ ، ١٩٨٥ ، ١٩٨٦ حوالي (١١٣٫٩٠٧) مليار دولار ، وقد بلغت نسبة تكاليف الشحن هذه حوالي ١٠٪ من قيمة الواردات خلال الأعوام المذكورة . أما ما دفعته بلدان السوق المتقدمة كتكاليف نقل فقد بلغ خلال الأعوام نفسها حوالي (٦٢٫٨٢١) مليار دولار ولكن بلغت نسبة تكاليف الشحن هذه ٥٪ فقط من قيمة الواردات خلال الأعوام الثلاثة المشار اليها . (١)

٢- ان الدول المتقدمة اقتصاديا تهيمن على تقديم خدمات النقل البحري المتمثل في امتلاك السفن وتشغيلها وانما هي تفعل ذلك لسبب ربحية هذا النشاط ، لذلك فان القرارات التي تتخذها الشركات الملاحية في هذه الدول يكون مردها اعتبارات الربح بالدرجة الأولى وتكون مرتبطة به أكثر من ارتباطها باعتبارات خدمة التجارة أو السياسة ، ويرى مستخدمو خدمات النقل البحري في الدول النامية بأنه لا يجب أن يتوقف جزء حيوي من ناتجها القومي على عامل الربح لمجموعة من الشركات الملاحية الأجنبية الخاصة .

وهذا ما دفع الدول النامية الى المطالبة بتقسيم عمل دولي جديد لميدان النقل البحري العالمي تستطيع من خلاله رسم سياسة نقل تجارتها الخارجية بما يخدم مصالحها .. وقد جاءت المطالبة تلك من خلال منظمة الأمم المتحدة وعبر مؤتمرها في التجارة والتنمية (الأونكتاد) في عام ١٩٧٠ وقد طالبت الدول النامية بحقها بنقل نسبة معينة من تجارتها الخارجية ووقعت اتفاقية تغيير سلوك المؤتمرات الملاحية في مبنى الأمم المتحدة في نيويورك عام ١٩٧٤ الا أنها قد أقرت فقط في ٦/١٠/١٩٨٣ وتنص على :

---

١) احتسب من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، استعراض النقل البحري ، مرجع سبق ذكره ، ص ٧٢ .

" حق الدول النامية بنقل ٤٠٪ من تجارتها الخارجية وفي المقابل ٤٠٪ للدولة موضوع التبادل التجارى وخصت المؤتمرات الملاحية بحوالي ٢٠٪ .

وهنا جدول يوضح تكاليف شحن التجارة الدولية المنقولة بحرا .

جدول (١٧)

تقديرات مجموع تكاليف الشحن في التجارة العالمية (أ)

حسب مجموعات البلدان (ب) في السنوات ١٩٨٠ و ١٩٨٥ و ١٩٨٦ (١)

السنة	مجموعة البلدان	تقدير مجموع تكاليف شحن الواردات (بملايين الدولارات)	قيمة الدولارات مسبقـ (بملايين الدولارات
١٩٨٠	١- المجموع العالمي	١٢٣ ٢٦٤	١٨٥٦ ٨٣٤
	٢- بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة	٧٨ ٢٨٦	١٤٢٥ ٩٧٩
	٣- مجموع البلدان النامية	٤٤ ٩٧٨	٤٣٠ ٨٥٥
ومنها :	في أفريقيا	١٠ ٤٣٢	٧٧ ٧٥٧
	في أمريكا	١٠ ٩٢٩	١٢٣ ٤٩٥
	في آسيا	٢١ ٩٧٩	٢١١ ٠٨٩
	في أوربا	١ ٣٢٠	١٦ ٠٣٧
	في أوقيانوسيا	.٣١٨	٣ ٤٧٧
١٩٨٥	١- المجموع العالمي	١٠٢ ٨٠٣	١٧٩٧ ٦٤٣
	٢- بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة	٦٨ ٥٢٣	١٤٢٣ ٨٦٠
	٣- مجموع البلدان النامية	٣٤ ٢٨٠	٣٧٣ ٧٨٣
ومنها :	في أفريقيا	٦ ٨٤٧	٦٢ ٠٥١
	في أمريكا	٦ ٢٤٩	٧٣ ٨٤٤
	في آسيا	١٩ ٨٤٥	٢٢٢ ٨١٤
	في أوربا	١ ٠٧٤	١٢ ٩١٩
	في أوقيانوسيا	٢٦٥	٢ ١٥٥
١٩٨٦	١- المجموع العالمي	١٠٥ ٦٠٢	١٩٧٨ ٢٧١
	٢- بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة	٧٠ ٩٥٣	١٥٩٨ ١٣٠

يبين الجدول السابق تكاليف الشحن في التجارة الدولية معبرا عنها كنسبة أجور الشحن البحرى الى مجموع قيمة الواردات موزعة حسب مجموعات البلدان .

فقد بلغت تكاليف الشحن الكلية العالمية في عام ١٩٨٦ (٦ر١٠٥) مليار دولار أى بزيادة مئوية قدرها ٢ر٧٪ عن عام ١٩٨٥ ، وفي نفس الوقت ارتفعت نسبة التجارة الدولية بنسبة ١٠٪ وبارتفاع قيمة التجارة الدولية انخفضت نسبة تكاليف الشحن من قيمة الواردات في عام ١٩٨٦ عن عام ١٩٨٥ فقد كانت في عام ١٩٨٥ (٥ر٧٢٪) انخفضت الى ٥ر٣٤٪ أى بنسبة قدرها ٣٨ر٠٪ .

ويلاحظ أن تكاليف الشحن بالنسبة للدول الرأسمالية لا تشكل سوى نسبة قليلة من قيمة الواردات فقد بلغت هذه النسبة في عام ١٩٨٠ (٥ر٤٩٪) وقد انخفضت الى ٤ر٤٤٪ في عام ١٩٨٦ . أما بالنسبة للدول النامية فقد بلغت هذه النسبة ٤٤ر١٠٪ من قيمة الواردات في عام ١٩٨٠ وانخفضت في عام ١٩٨٦ الى (٩ر١١٪) من قيمة الواردات ، والسبب في انخفاض نسبة تكاليف الشحن من قيمة الواردات بالنسبة للدول الرأسمالية وارتفاعها بالنسبة للدول النامية يعود الى :

١- ان الدول الرأسمالية تستورد كميات كبيرة من السلع السائبة كمواد أولية التي تكون أسعار شحنها منخفضة نسبيا . وبالمقابل فان الدول النامية تستورد المعدات الرأسمالية المالية القيمة والتي تتمتع بأجور نقل بحرى عالية مما يوقع في موازين مدفوعات هذه الدول الخسارات الكبيرة .

٢- كون الدول الرأسمالية هي المسيطرة على أسعار الشحن العالمية عبر مؤتمراتها الملاحية وشركاتها الاحتكارية وأساطيلها التجارية وخاصة البضائع السائبة التي تدار من قبل الشركات الاحتكارية العالمية المتعددة الجنسيات كعملية داخلية من خلال نظام نقل عالمي حرمت البلدان النامية من الدخول فيه .

المبحث الثالث

حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا

--

أما بالنسبة للبضائع التي تنقل بطريق البحر فيمكن تقسيمها الى المجموعات التالية :

١- البترول : والمنتجات البترولية بشكل بضائع سائلة تشحن صبا وتقسم الى سوائل خفيفة (كازولين - كيروسين - والبنزين) وسوائل ثقيلة (بترول خام - شحوم وزيوت) .

٢- بضائع عامة : ومن أمثلة هذه البضائع (قطن - بطاطا - أرز - فول - اسمنت - سكر - أسمدة ..) .

٣- بضائع مبردة : (لحوم - سمك - فواكه) .

٤- بضائع صب رئيسية : (تراب المعادن - اسمنت - ملح - فوسفات - فحم - كبريت - حبوب - خام الحديد - بوكسيت) .

٥- بضائع ثمينة .

٦- حيوانات مواشي : (غنم - عجول - خيول) .

٧- بضائع خطره : (سوائل - زيوت - مفرقعات) .

٨- بضائع خاصة : (سيارات - خشب - عربات دحرجة) .

أما حجم التجارة البحرية الدولية . فتوضح احصاءات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) بأن الحجم الاجمالي للتجارة الدولية المنقولة بحرا زاد بنسبة ٨ر٠٪ في عام ١٩٨٧ عما كان عليه في عام ١٩٨٦ وبلغ هذا الحجم ٣ر٥ مليار طن .

ويبين الجدول التالي تطور التجارة الدولية المنقولة بحرا في السنوات ١٩٧٠ ، ١٩٨٥ ، ١٩٨٦ ، ١٩٨٧ .

(التجارة بملايين الاطنان)

ـي	١٩٧٠	١١١٠	٣٣٠	١١٦٥	٢٦٠٥	١١٠١	٣٠٢	١١٢٧	٢٥٣٠
	١٩٨٥	١٠٦٩	٣٩٠	١٩٢٣	٣٣٨٢	١٠٦٧	٣٦٥	١٩٩٣	٣٤٢٥
	١٩٨٦	١١٢٣	٤١٠	١٩٤٥	٣٤٧٨	١١٠٥	٤٠١	٢٠٢٤	٣٥٣٠
	١٩٨٧	١١٣٠	٤٠٠	١٩٧٥	٣٥٠٠	١١٢٥	٣٩٥	٢٠٦٥	٣٥٨٥
	(نصيب كل فئة من البضائع معبرا عنه كنسبة مئوية من المجموع)								
ـي	١٩٧٠	٤٢٫٦	١٢٫٧	٤٤٫٧	١٠٠٫٠	٤٣٫٥	١١٫٩	٤٤٫٦	١٠٠٫٠
	١٩٨٥	٣١٫٦	١١٫٥	٥٦٫٩	١٠٠٫٠	٣١٫٢	١٠٫٦	٥٨٫٢	١٠٠٫٠
	١٩٨٦	٣٢٫٣	١١٫٨	٥٥٫٩	١٠٠٫٠	٣١٫٣	١١٫٤	٥٧٫٣	١٠٠٫٠
	١٩٨٧	٣٢٫٢	١١٫٤	٥٦٫٤	١٠٠٫٠	٣١٫٤	١١٫٠	٥٧٫٦	١٠٠٫٠
	(النسبة المئوية للنصيب من التجارة حسب مجموعات البلدان)								
ـاد ـة	١٩٧٠	٢٫٠	٢٧٫١	٦٠٫٠	٣١٫١	٨٠٫٤	٧٩٫٦	٧٩٫١	٧٩٫٩
	١٩٨٥	١٤٫٧	٢٩٫٤	٦٦٫٠	٤٥٫٦	٧٢٫٦	٨١٫٤	٦٢٫٧	٦٧٫٨
	١٩٨٦	١٦٫٢	٢٧٫٠	٦٤٫٧	٤٥٫١	٧٢٫٣	٨٢٫٤	٦١٫٤	٦٧٫٢
	١٩٨٧	١٦٫٤	٢٧٫٥	٦٥٫٣	٤٥٫٥	٧٢٫١	٨٢٫٣	٦٢٫٣	٦٧٫٩
في ـا	١٩٧٠	٣٫٤	٨٫٠	٨٫١	٦٫١	١٫٧	١٫١	٥٫٨	٣٫٥
	١٩٨٥	٨٫٩	١٦٫٦	٥٫٩	٨٫١	٣٫٣	٠٫٨	١٠٫٠	٦٫٩
	١٩٨٦	٩٫٤	١٧٫٥	٦٫١	٨٫٥	٣٫٥	٠٫٧	١٠٫١	٧٫٠
	١٩٨٧	٩٫٤	١٧٫٧	٦٫٢	٨٫٦	٣٫٥	٠٫٨	١٠٫٠	٧٫٠
	(النسبة المئوية للنصيب من التجارة حسب مجموعات البلدان) (تابع)								
ـة	١٩٧٠	٣٫٤	٨٫٠	٦٫٩	٥٫٦	١٫٢	١٫٠	٣٫٨	٢٫٣
	١٩٨٥	٦٫١	١٥٫٠	٤٫٦	٦٫٣	٣٫٠	٠٫٤	٦٫٤	٤٫٧
	١٩٨٦	٦٫٠	١٥٫٨	٤٫٨	٦٫٥	٣٫٢	٠٫٤	٦٫٥	٤٫٨
	١٩٨٧	٦٫٠	١٦٫٠	٤٫٩	٦٫٦	٣٫٢	٠٫٥	٦٫٤	٤٫٨
ـا	١٩٧٠	-	-	١٫٢	٠٫٥	٠٫٥	٠٫١	٢٫٠	١٫٢
	١٩٨٥	٢٫٨	١٫٦	١٫٣	١٫٨	٠٫٣	٠٫٤	٣٫٦	٢٫٢
	١٩٨٦	٣٫٤	١٫٧	١٫٣	٢٫٠	٠٫٣	٠٫٣	٣٫٦	٢٫٢
	١٩٨٧	٣٫٤	١٫٧	١٫٣	٢٫٠	٠٫٣	٠٫٣	٣٫٦	٢٫٢

٠٠/ يتبع / ٠٠

	١٩٨٧	٧٤ر٢	٥٤ر٨	٢٨ر٥	٤٥ر٩	٢٤ر٤	١٦ر٩	٢٧ر٧	٢٥ر١
	١٩٧٠	٢٥ر٥	٢ر٤	٩ر١	١٥ر٢	١ر٧	٤ر٧	٣ر٦	٢ر٩
	١٩٨٥	٢٢ر٣	٨ر٧	٤ر٩	١٠ر٨	٦ر١	٢ر٦	٤ر٧	٥ر٠
	١٩٨٦	٢١ر٨	٨ر١	٥ر٠	١٠ر٦	٥ر٩	٢ر٣	٤ر٦	٤ر٧
	١٩٧٠	١٢ر٢	٣٥ر٤	١٣ر٨	١٦ر٠	١٠ر٥	٥ر٦	٤ر٤	٧ر٢
	١٩٨٥	١٢ر٢	١١ر٨	١٣ر٥	١٢ر٩	٥ر٩	٤ر٤	٤ر٤	٤ر٩
	١٩٨٦	١١ر٧	١٢ر٢	١٣ر٨	١٣ر٠	٥ر٥	٤ر١	٤ر٤	٤ر٧
	١٩٧٠	٥٦ر٩	٢٧ر٠	٨ر١	٣١ر٣	٥ر٥	٨ر٥	٦ر٧	٦ر٤
	١٩٨٥	٤١ر٩	٣٣ر١	٩ر٠	٢٢ر٢	١١ر٤	٩ر٦	١٧ر٢	١٤ر٥
	١٩٨٦	٤٠ر٩	٣٤ر٨	٩ر٦	٢٢ر٤	١٢ر١	٩ر٤	١٨ر٥	١٥ر٥
	١٩٧٠	-	-	-	-	-	٠ر١	٠ر١	-
	١٩٨٥	-	٠ر٢	٠ر٣	٠ر٢	٠ر٧	٠ر٦	٠ر٨	٠ر٨
	١٩٨٦	-	٠ر٢	٠ر٣	٠ر٢	٠ر٧	٠ر٥	٠ر٨	٠ر٨
	١٩٧٠	-	٠ر١	٠ر٨	٠ر٤	-	٠ر٥	٠ر٣	٠ر٢
	١٩٨٥	-	٠ر١	٠ر٤	٠ر٢	-	٠ر٦	٠ر٢	٠ر١
	١٩٨٦	-	٠ر١	٠ر٤	٠ر٢	-	٠ر٥	٠ر٢	٠ر١

مر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - استعراض النقل البحرى ؛ مرجع سبق ذكره ، ص ٨ .

لك الشحنات الدولية المحملة في موانئ شبكة البحيرات العظمى ونهر سانت لورانس للتفريغ في موانئ الشبكة ذاتها ولكن باستثناء حركة النقل هذه فيما السلع السائبة الرئيسية . ولم تتح الأرقام الخاصة بعام ١٩٨٧ عند النشر الا كما هي مبينة في الجدول .

تقديرات المقدمة هنا ادراج يوغسلافيا في عام ١٩٨٦ في مجموعة "البلدان النامية في اوربا" ، وكانت يوغسلافيا تصنف في السنوات السابقة بوصفها مـــن لاقتصاد السوقي المتقدمة .

يظهر الجدول السابق توزيع التجارة العالمية المنقولة بحرا حسب البضائع المحملة والمفرغة والتصنيفات السلعية ومجموعات البلدان .

وعلى المستوى العالمي بلغ حجم البضائع الجافة ٤ر٥٦٪ من البضائع المحملة في عام ١٩٨٧ ، بينما شكل النفط الخام ٢ر٣٢٪ . وتشير البيانات المقارنة الخاصة بمجموعات البلدان الى أن ٩ر٤٥٪ من جميع البضائع المحملة و ١ر٢٥٪ من جميع البضائع المفرغة نشأت من البلدان النامية في عام ١٩٨٧ بينما نشأ من البلدان الرأسمالية ٥ر٤٥٪ من جميع البضائع المحملة و ٩ر٦٧٪ من جميع البضائع المفرغة . وكانت نسبة البلدان الاشتراكية ٦ر٨٪ من البضائع المحملة و ٧٪ من البضائع المفرغة .

وشهدت الدول النامية انخفاضا في نصيبها من الصادرات العالمية المنقولة بحرا في جميع البضائع الذى بلغ ٤ر٤٦٪ من جميع البضائع المحملة في عام ١٩٨٦ و ٩ر٤٥٪ في عام ١٩٨٧ الا أن نصيب البلدان النامية قد بلغ ٢ر٧٤٪ من النفط الخام و ٨ر٥٤٪ من المنتجات النفطية .

أما فيما يتعلق بالبضائع المفرغة فقد انخفض نصيب البلدان النامية من ٨ر٢٥٪ في عام ١٩٨٦ الى ١ر٢٥٪ في عام ١٩٨٧ .

المبحث الرابع

التجارة الخارجية العربية البحرية

ان استغلال الدول النامية في ميدان النقل البحري العالمي يجعلنا نتطرق الى معالجة وضع الوطن العربي الذي يمثل جزءاً من العالم الثالث والذي يتمتع بموقع دولي ممتاز بتوسطه قارات العالم القديم ، وشواطئ ممتدة آلاف الأميال وتحكمه بأهم المضائق البحرية وأكثرها استراتيجية في العالم ، مما يحتاج الى تعزيز وحدته الاقتصادية والسياسية بأساطيل عربية تؤمن حركة المد والجزر والتصدير والاستيراد اللازمين للتنمية الاقتصادية فيه وخاصة ان الوطن العربي يتمتع بثروات وموارد ضخمة بالاضافة الى كونه المصدر الأول للنفط في العالم وكذلك للفوسفات ، الخ . من هنا كان لابد من دعم صناعة النقل البحري وخلق أسطول بحري عربي يخدم هذه الموارد ويؤمن متطلبات التنمية العربية ويخرج الوطن من حالات الحصار الاقتصادي الرأسمالي ، ومن الأزمات الناجمة عنه .

ولكن الواقع الكائن غير الواقع الذي يجب أن يكون ، حيث أن حجم الأسطول البحري العربي لا يزال يتبدى على الشكل التالي :

جدول رقم (١٩)

حجم الأسطول البحرى العربي حسب أنواع السفن لسنة ١٩٨٧ (١)

أنواع السفن وحمولتها (طن)					المجموع
ناقلات نفط	ناقلات سوائب	سفن بضائع عامة	سفن الحاويات والصنادل	سفن أخرى	
١٢٤١٠٠	٥٧٤٩٤	٢٠٧٥٠٣	-	٥٠٣٣٤٥٦	٨٩٢٥٥٣
-	-	١٧٨٠	-	١٢٧١	٣٠٥١
٩٤٤٢٩	٣٦٩٣٩٨	٤٨٩٣٠	-	١٢٧٤٣٥	١٠٧٤١٩٢
٧٠٨٠٣٠	-	٦٢٩٨٩	-	٤٥٥٥١	٨١٦٥٧
-	-	٢٩٩	-	٢٩٣٤٥	٢٩٦٤٤
١٠٠٧٧	٩٢٣٣٩	٨٧٩٩٤	٤٦٠٨	٢٢٣٤٣٣	٤١٨٤٥١
-	-	١١٨٥٦	-	٦٠٤٠	١٧٨٩٦
٨٣٢	-	٩٣٠٨٢	-	٢٧٨٥	٩٦٦٩٩
١٣١٨٣٦	٣٧٢٣٠	٤٨١٤٠	-	٦٨٢٧٧	٢٨٥٤٨٣
٣٣٠٨	١١٦٢٧	٥١٥٠	-	٢٣٧٤٨	٤٣٨٣٣
١٨٨٦	-	٢٦٤٣	-	٧٧٤٩	١٢٢٧٨
٧٦٨٢١٤	-	١٠٠١٤٦	-	١٣٣٨٧٦	١٠٠٢٢٣٦
-	٢٥٩٤٨	-	-	٦٩٣٦	٣٢٨٨٤
١٢٢٥٠٤٣	-	٢٩٦١٧١	١٥٣٠٥٩	٤١٣٥٨٣	٢٠٨٧٨٥٦
٢٥١٨٣	١١٥٧٦٩	٢٦١٨٠٧	١٩٤٦	٥٦١٧١	٤٦٠٨٧٦
٤٣٢	-	١١٧٧٣	-	١٣١١٦	١٢٥٣٢١
١١١٧٣٦	-	٩٤٩٠٨	٨٥٥٩٤	١٤٢٠٥	٣٠٦٤٤٣
١٦١٩٩١١	١٩٢٨٦٣	٣٨٠٧٤٢	٦٧١٠٩	٤٣١٤١٩	٢٦٩٢٠٤٤
-	-	٥٨٥٠٤	-	٤٥٧٣	٦٣٠٧٧
٣٩٥٦٥١	٨٥٨٦	١٣٣٠٤٨	١٢٢٧٣٨	٧١٩٩	٧٣٢٠١٣
١٩٢٦٧٣	-	٥٢٩٣	-	١٩٤٣	١٩٩٩٠٩
٥٫٤١٣٣٤١	٩١١٫٢٥٤	١٩١٢٫٧٢٨	٤٣٥٫٠٥٤	٦٦٥٢٫١١١	٩٨٩٩٥٩٨
١٢٢٫٢٠٠٧٥٢	١٢٨٫٣٢٥٫٦٤١	٦٩٧٧٥٫٦١٤	٢١٠٨٨٫٩٣٣	٥٦٢٩٢٫٥٠٥	٣٩٧٦٨٣٨٤٥
٪٤	٪٧	٪٢٫٧	٪٢	٪١١٫٨	٪٢٫٥

من خلال الجدول المذكور يتبين أن حجم الأسطول البحرى العربي يقدر بحوالي ٩٨٩٩٥٩٨ طن وهذا لا يشكل سوى ٢,٥٪ من حجم الأسطول العالمي البالغ ٣٩٧,٦٨٣٨٤٥ طن لنفس العام .

هذا مع العلم أن الأسطول البحرى العربي لم يتغير حجمه تقريبا من عام ١٩٧٩ وحتى عام ١٩٨٧ كنسبة مئوية من حجم الأسطول البحرى العالمي . فقد بلغ في عام ١٩٧٩ (١٤٧٦٧١٥٨) طن في حين كان الأسطول البحرى العالمي لنفس العام حوالي ٦٣٢,٧ مليون طن ، وبهذا مثّل الأسطول البحرى العربي نسبة ٢,٢٪ من حجم الأسطول البحرى العالمي مع أن التجارة البحرية الخارجية العربية تساهم بحوالي ثلثي التجارة العالمية فقد بلغ حجمها في عام ١٩٧٧ حوالي ١٠٦٥ مليون طن ثم ارتفع الى حوالي ١١٦٠ مليون طن في عام ١٩٧٩ . في حين كانت التجارة البحرية العالمية لعام ١٩٧٧ حوالي ٤٣٢٣ مليون طن وبلغت في عام ١٩٧٩ (٣٧٧٥) مليون طن . وبذلك بلغت نسبة التجارة البحرية العربية في عام ١٩٧٩ حوالي ٣٠٪ من حجم التجارة البحرية العالمية . (١)

ومن الجدول يظهر أن حجم أسطول ناقلات النفط العربي لا يشكل سوى ٤٪ من حجم الأسطول العالمي وهذه نسبة ضئيلة جدا مقارنة بما تساهم به المنطقة العربية في تجارة النفط العالمية .

فقد بلغ حجم التجارة النفطية البحرية العربية في عام ١٩٧٧ حوالي (٩٤٤) مليون طن أى حوالي ٥٤٪ من مجموع حمولات النفط ومشتقاته المنقولة بحرا على الخطوط الملاحية العالمية بنفس العام . (٢)

---

١) و ٢) سلمان داود سلمان ، ١٩٨٠ - المواصلات البحرية في الوطن العربي في المواصلات في الوطن العربي ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ص ٢٠٨ .

وهكذا فان الاسطول البحرى العربي لا يبعث على الارتيـــــاح ولا يتناسب مع ثروات الوطن العربي وموارده ومساهمته في التجارة الدولية بالاضافة الى كون المنطقة العربية تعتبر منطقة استهلاك عالمية رئيسية . وأن الاسطول البحرى العربي نادرا ما يساهم في نقل الحبوب والسكر والأرز الى الوطن العربي نظرا لتركيزه على نقل البترول والحمولات العامة حيث تشكل ناقلات النفط حوالي ٦٠ ٪ من حمولات الاسطول العربي بينما تشكل ناقلات السوائب أقل من ١ ٪ من حمولة الاسطول العربي ، وغالبا ما تكون عملية النقل البحرى متصلة مع عملية تصدير هذه المواد أى أن مصدرى المواد الغذائية الى الوطن العربي يتحكمون في عملية النقل البحرى وهذا ما يشكل خطورة على الأمن الغذائي العربي خاصة في أوقات الأزمات الدولية والحروب .

الفصـــل الثالث

أجور النقل البحري (النوالين البحرية)

المبحث الأول : النوالين بالنسبة للسفن العاملة على خطوط منتظمة .

المبحث الثاني : النوالين البحرية بالنسبة للسفن الجوالة .

الفصل الثالث

أجور النقل البحرى (النوالين البحرية)

تدعى أجور النقل البحرى التي تدفع ثمنا لنقل بضاعة من مكان الى آخر بالميدان البحرى (النوالين) البحرية (مفردها نولون) . وان كلمة (نولون) هي كلمة غيرعربية ، لكنها مستعملة في الميدان البحرى للتعبير عن الأجر المدفوع لسفينة ما لقاء نقلها بضاعة معينة من ميناء معين الى ميناء معين آخر أيضا . وتعني أجرة النقل البحرى باللغة الفرنسية NOLIS ولها كلمة مرادفة معناها FRET وتعني باللغة الانكليزية FREIGHT .

تعريف النولون : هو القيمة المدفوعة لناقل بحرى لقاء نقله لبضاعة معينة من ميناء معين الى آخر ضمن شروط معينة . وعملية تحديد أجرة نقل البضائع أمر معقد يتعلق ويرتبط بالعلاقات الاقتصادية على الساحة الدولية وبمجمل التطورات والتغييرات التي تحدث في الأسواق التجارية .

ويختلف سعر (النولون) حسب ظروف العرض والطلب الدوليين على البضائع وعلى فراغات السفن أى (المنابر) * وهي الفراغات التي يدفع لقاءها (النولون) البحرى .

كما ترتبط أسعار النوالين البحرية بالأزمات والحوادث والكوارث والحروب حتى قيل أن فترة ازدهار النقل البحرى تتوائم مع فترات الكوارث البشرية . كذلك تختلف أسعار (النوالين) البحرية حسب أشكال السفن وأنواعها وحسب نوعية البضائع المنقولة ، ودرجة منافسة النقل الجوى للنقل البحرى لبعض الأنواع من البضائع .

---

*) المنبر : هو المكان المخصص لوضع البضاعة فيه داخل السفينة وتتكون السفينة من عدة عنابر ويختلف عددها من سفينة الى أخرى حسب حجمها .

ومن العوامل التي تحدد أسعار (النوالين) ودرجة ارتفاعها قيمة البضاعة المنقولة حيث أن تكاليف النقل تشكل حوالي ٨ - ١٥٪ من قيمة البضائع بشكل عام ، وبالتالي فان ارتفاع سعر (النولون) وانخفاضه يرتبط بنسبة ما تشكله تكاليف النقل من قيمة السلعة المنقولة .

هذا وان أسعار (النوالين) المطروحة على الصعيد العالمي تتباين بتباين طرق تشغيل السفينة ، حيث تشكل تكاليف تشغيل السفينة الأساس الذى يعتمد عليه من أجل وضع حد أدنى لسعر (النولون) لتستطيع من خلاله نقل بضائع معينة الى مكان معين مع ربح ، أوعلى الأقل بدون خسارة ، وتختلف تكاليف التشغيل من سفينة الى أخرى حسب طريقة تشغيل هذه السفينة .

ومن هنا سوف نبحث في نوعين من السفن العاملة في الميدان البحرى ، في بحثين ، يتولى البحث الأول الاجابة عن أسعار (النوالين) بالنسبة للسفن المنتظمة .

أما البحث الثاني فسيعنى بدراسة أسعار (النوالين) للسفن العاملة بشكل متجول أى السفن الجوالة .

المبحث الأول

أسعار النوالين للسفن العاملة على خطوط نظامية

السفينة المنتظمة :

هي السفينة التي تجوب البحار عاملة وفق جدول ابحار زمني ضمن منطقة جغرافية معينة تخدم موانئ معينة محددة وفق جداول وتواريخ موضوعة بشكل مسبق ، والخطوط البحرية التي تعمل عليها هذه السفن تدعى الخطوط البحرية المنتظمة .

وتنقسم الخطوط البحرية المنتظمة الى قسمين ، خطوط بحرية منتظمة تجمعها تكتلات ملاحية تدعى بالمؤتمرات الملاحية ومن أمثلة هذه المؤتمرات :

١- مؤتمر الأتيل : ويضم هذا المؤتمر الشركات الملاحية العاملة بين موانئ (جنوا - نابولي ليفورنو) وموانئ ايطالية أخرى وبين الموانئ السورية .

٢- مؤتمر الشرق الأقصى : ويضم الشركات العاملة في موانئ الشرق الأقصى (اليابان - الصين - كوريا الجنوبية والشمالية وسنغافورة وفيتنام - وتايلاند وأندونيسيا وسيريلانكا وبنغلادش والهند وباكستان) .

أما الخطوط النظامية الأخرى وهي لا تتكتل مع خطوط المؤتمرات الملاحية وتبقى منفردة بعملها وتدعى السفن العاملة على هذه الخطوط من قبل المؤتمرات الملاحية بسفن الخوارج (*) وتحدد أسعار (نوالين)

---

*) سفن الخوارج : وهي السفن التي تعمل على خطوط نظامية ولكنها غير منضمة للمؤتمرات الملاحية .

سفن الخوارج وفقا لظروف العرض والطلب السائدة في الأسواق الملاحية العالمية ، أما أسعار (نوالين) السفن السائدة للمؤتمرات الملاحية فيحددها المؤتمر وفقا لكتاب يدعى كتاب التعرفة موضحا فيه أسعار نقل البضائع المختلفة .

المؤتمرات الملاحية :

يشترك بها ملاك السفن ويتفقون فيما بينهم من أجل تقوية العلاقة التي تربطهم بها المصلحة المشتركة مثلهم في ذلك مثل المنتجين الذين يقومون بانتاج مختلف الصناعات والذين يتفقون على تنظيم العلاقات والمصالح مع بعضهم البعض بطريقة أو بأخرى .

ولعل أشهر وسيلة لتكتل ملاك السفن وتجمعهم هي اشتراكهم بالمؤتمرات الملاحية وتكوينهم لها وتشغيل سفنهم على خطوط نظامية حسب جداول ابحار زمنية محددة وثابتة ومن الأسباب التي دعت ملاك السفن لتكتلهم في مؤتمرات ملاحية هي الحد من المنافسة الحادة فيما بينهم خصوصا بعد افتتاح قناة السويس واشتداد المنافسة بين شركات الملاحة التي كانت تعمل سفنها في نقل تجارة الشرق الأقصى ، لذا كان لا بد من تنظيم العمل وتنسيقه من أجل مصلحة الجميع (ملاك السفن) .

أولا - تعريف المؤتمر الملاحي : (١)

المؤتمرات الملاحية هي اتحادات كونتها الخطوط الملاحية المنتظمة أو مجموعة من الخطوط المنتظمة العاملة في منطقة جغرافية معينة بغرض تقوية مصالح ملاك السفن والحد من المنافسة فيما بينهم تضمهم اتفاقية معينة أهم بنودها تطبيق (نوالين) محددة وفق طرق احتساب محددة .

---

١) محمود عزيز ، اصطلاحات في النقل البحرى والتأمين والنقل ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢١٦ .

وكان أول اتحاد أنشىء في العالم عام ١٨٧٥ م بين المملكة المتحدة وكالكوتا لتنظيم حركة التجارة بينهما ويوجد في العالم اليوم حوالي / ٣٦٠ / مؤتمر ملاحي يعمل في مختلف الطرق الملاحية ويساهم بنقل قرابة ٢٥ ٪ من اجمالي التجارة العالمية المنقولة بحرا . (١)

وتوضح مذكرة الأونكتاد أن افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ م قد أدى الى اشتداد المنافسة بين شركات الملاحة التي كانت سفنها تعمل في نقل تجارة الشرق الأقصى مما جعل من الضرورى التنسيق بين عمل هذه الشركات وتقييد المنافسة في أسعار (النوالين) . (٢)

ثانيا - أنواع المؤتمرات الملاحية :

يوجد نوعان من المؤتمرات الملاحية :

١- المؤتمرات الملاحية المغلقة

٢- المؤتمرات الملاحية المفتوحة

المؤتمر الملاحي المغلق : وهو المؤتمر الذى لا يمكن الانضمام اليه الا بعد موافقة جميع الأعضاء السابقين .

المؤتمر الملاحي المفتوح : هو المؤتمر الذى يمكن الانضمام اليه بمجرد رغبة العضو في الانضمام اليه . والمقصود بالعضو (خط ملاحي) .

ثالثا - عضوية المؤتمر :

يوجد نوعان من العضوية في المؤتمرات الملاحية :

١- عضوية كاملة .

٢- عضوية غير كاملة .

---

(١) أحمد عثمان هارون ، الاقتصاد البحرى ، مرجع سبق ذكره ، ص ٩٧ .

(٢) UNCTAD DEC 1970 - THE LINER CONFERENCE SYSTEM GENEVA.

والعضوية غير الكاملة : هي عضوية مقيدة بعدد من الابحارات ولا يحق للعضو التصويت على قرارات الموتمر .

رابعا - أهداف الموتمر الملاحي :

للموتمر الملاحي أهداف متعددة منها :

١- الاتفاق على أسعار (نوالين) محددة :
حيث يتم الاتفاق في الموتمر على أسعار (نوالين) معينة وعلى طرق احتساب معينة حسب نوعية البضائع التي يقومون بنقلها وذلك من أجل الحد من انخفاض أسعار (النوالين) .

٢- دعم الأعضاء للوقوف في وجه المنافسة التي تعترضهم من خارج الموتمر وبالأخص من سفن الخوارج التي تعمل في نفس المنطقة الجغرافية بشكل منتظم ، فيشكل الموتمر لجنة لمكافحة المنافسة وذلك بأن يقوم بوضع سفن تدعى سفن مقاتلة على نفس الخطوط الملاحية بأسعار (نوالين) أقل من أسعار (نوالين) سفن الخوارج لاجبارها على الخروج من المنافسة أو الانضمام الى الموتمر وبشروط قاسية جدا .

٣- تحديد التزامات كل من الأعضاء .

٤- توزيع نسب الشحنات بين الاعضاء .

٥- اجراء عقود مع الشاحنين والمصدرين .

٦- منح تخفيضات خاصة في حالات معينة للشاحنين .

٧- عقد اجتماعات منتظمة للجان الملاك والسماسرة تشترك فيها الشركات الملاحية أعضاء الموتمر لمناقشة مصالحهم وذلك تحت رعاية سكرتارية الموتمر وكذلك من أجل البت في طلبات العضوية المقدمة من قبل بعض الشركات الملاحية لاقرار قبولها أو عدم قبولها .

٨- تحديد الموانئ وعدد الابحارات لكل خط ملاحي دون تمييز .

٩- تأمين خدمة جيدة للتجارة البحرية .

خامسا - مزايا الشحن على خطوط منتظمة تابعة للمؤتمرات الملاحية :

١- تقديم الخدمات في جميع الأوقات سواء أكانت هذه الأوقات سيئة أم حسنة .

٢- الاستقرار في أسعار الشحن التي تمكّن المصدرين من التعاقد على نقل بضائع دون خوف من ارتفاع أسعار الشحن بشكل مفاجئ . وفي جميع الأحوال لا يستطيع المؤتمر في حال ارتفاع أسعار الشحن العالمية رفع أسعار (النوالين) بشكل مفاجئ وذلك نتيجة العقود الطويلة المدى المبرمة مع الشاحنين والمصدرين لنقل كميات كبيرة من البضائع من جهة ، ومن جهة ثانية فان تعرفة (نوالين) جديدة تحتاج الى اجتماع أعضاء المؤتمر الملاحي وهذا يستغرق وقتا طويلا .

٣- المساواة في المعاملة بين جميع المتعاقدين على خطوط المؤتمر .

سادسا - مساوئ المؤتمرات الملاحية :

١- انها تتحكم في الأسعار ترفعها في حال عدم وجود منافسة ، بينما تلجأ الى تخفيضها في حالة المنافسة القوية .

٢- تقييد المتعاقدين بضرورة تنفيذ جميع شحناتهم .

٣- وجود فراغ ضائع خلال عمليات تشغيل السفن على الخطوط المنتظمة وذلك نتيجة ارتباطها بمواعيد محددة قد لا يتوفر أثناءها بضائع لنقلها الى تلك الموانئ وهذا ينعكس في ارتفاع (النوالين) .

٤- عند وضع أسعار (نوالين) البضائع في المؤتمر لا تتم مناقشة حرّة بين الشاحنين ومالكي السفن وانما يتم وضعها بصورة تحكمية وهذا يضر بمصالح الشاحنين ويؤدي الى ارتفاع في أسعار (النوالين) .

٥- يقضي المؤتمر على حرية الشاحنين وذلك بسبب عدم وجود تنظيم يجمع فيما بينهم للضغط على المؤتمرات الملاحية لوضع شروط تناسب مصالحهم .

وهذا الأمر يدعو الى دعوة الشاحنين وخاصة من الدول النامية للتضامن مع بعضهم البعض من أجل فرض شروط تناسب مصالحهم المشتركة تحت تنظيم معين يجمعون فيه أصواتهم . وفي الحقيقة جرى في الفترة الأخيرة ما يشابه هذا الموضوع حيث دعت الدول النامية بمساعدة الدول الاشتراكية وخاصة الاتحاد السوفياتي وتحت رعاية الأمم المتحدة وعبر منظمة (الأونكتاد) الى اعادة تنظيم سلوك المؤتمرات الملاحية فيما يخص عملية النقل البحري .

وقد أعدت لجنة السفن العاملة تحت اطار الأمم المتحدة دراسة حول نظام المؤتمرات الملاحية وفي عام ١٩٧١ اجتمعت مجموعة العمل التابعة (للأونكتاد) لمناقشة موضوع المؤتمرات الملاحية .

ولقد قدمت الدول النامية في عام ١٩٧٢ بالمؤتمر الثالث للأمم المتحدة للتجارة والتنمية المنعقد في (سينتياغو) شريعتين من أجل اعادة سلوك المؤتمرات الملاحية .

وأخيرا توصل المؤتمر الى قواعد سلوك للمؤتمرات الملاحية أيدتها (٧٤) دولة هي الدول النامية ودول أوربا الاشتراكية والصين وعارضتها (١٩) دولة وامتنعت عن التصويت دولتان (اسرائيل واستراليا) .

وأودعت هذه الاتفاقية بمقر الأمم المتحدة في نيويورك للموافقة عليها لمدة سنة . وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في ٦/١٠/١٩٨٣ — وتتضمن الاتفاقية (٢٢) مادة توضح الخطوط العامة لقواعد سلوك المؤتمرات الملاحية .

الشروط الأساسية لقواعد سلوك المؤتمرات الملاحية : (١) (٢)

١- المضوية : الكل خط ملاحي الحق في المضوية الكاملة (مع الخضوع لبعض المعايير) .

٢- الاشتراك في نقل التجارة ، حيث يعطى نصيب ٢٠٪ لخطوط العلم الثالث .

٣- اتفاقيات الولاء : أي أن الاتفاقيات بين الشاحنين والمؤتمر تبنى على أساس تعاقدى . وهي حوافز ايجابية تقدم للشاحنين من أجل جذبهم أوعقوبات تفرض عليهم لعدم ولائهم .

٤- توافر التعريفات والقواعد المتعلقة بها ، حيث يشير هذا البند على ضرورة حصول الشاحنين أو أى جهة مختصة على قوائم التعرفات وما يتصل بها من شروط .

٥- معايير تقدير النولون .

٦- الزيادة العامة لفئات النولون ، ويقضي هذا البند بأنه لا يجوز زيادة فئات النولون الا بعد اخطار الشاحنين بفترة (١٥٠) يوم .

---

(١) الصايغ حازم ، ١٩٧٧ - قواعد سلوك المؤتمرات الملاحية . مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، المجلد (٣) ، العدد الأول ، ص ٥٥ - ٦٠ .

(٢) عبد المنصف محمود أحمد ، ١٩٧٦ - قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية . مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، المجلد (١) ، العدد (٢) ، ص ٣٩ - ٤٨ .

٧- السفن المقاتلة : ينص هذا البند على منع المؤتمرات من استخدام السفن المقاتلة .

٨- اجراءات فض النزاع ، حيث يتم انشاء هيئة تحكيم اجبارية وليسة من أجل النظر في المنازعات بعيدة عن الاطراف المتنازعة .

٩- جهاز المشورة ، أي يجب أن يكون هناك استشارات بين الشاحنين والمؤتمرات في الامور ذات المصالح المشتركة واعطيت الحكومات الحق في الاشتراك في هذه المشاورات في حال طلبها .

سابعا - أسعار النوالين في المؤتمرات الملاحية :

تصدر المؤتمرات الملاحية نشرات توضح فيها أسعار نوالين مختلف أنواع السلع وتدعى هذه النشرات بكتاب التعرفة وتقرر هذه التعرفة ادارة خاصة في المؤتمر تدعى ادارة التعرفة وذلك بعد دراسة موسعة لاحوال السوق ومستوى الاسعار السائدة ، وتعتبر هذه التعرفة سرية ، وتتضمن بضع مئات من أنواع السلع المختلفة المتوقع تداولها بين الدول التي تقع موانيها على الخط الملاحي كما تتضمن السعر الخاص لنقل كل سلعة .

وعند وضع التعرفة تأخذ اللجنة المختصة بعين الاعتبار عدة أمور منها :

١- طبيعة البضائع المنقولة ونوعيتها .
٢- الميناء والمسافة .

هذا وتعتبر طبيعة البضائع ونوعيتها أهم عنصر في تحديد سعر (النولون) ويظهر ذلك في اختلاف سعر (نولون) نقل البضائع لنفس المسافة . وتؤخذ اعتبارات في تحديد سعر (النولون) تبعا لنوعية البضائع من حيث التالي :

١ - التكاليف التي تترتب على البضاعة أثناء مناولتها (أى شحنها وتفريغها):

وتختلف هذه التكاليف حسب نوعية البضاعة وخصائصها المميزة لهـــا ، مثل قابليتها للكسر ، أو قابليتها للتطاير ، أو تكون ملوثة للبيئـــــة * أى بشكل عام كونها تتطلب حرصا وعناية في الشحن والتفريغ مما يؤدى الـــى زيادة زمن الشحن وارتفاع تكاليف العمال وغير ذلك .

٢ - قيمـــة البضاعة :

هنالك أنواع من السلع تكون أسعار نوالينها مرتفعة وذلك لأنهــــا تتمتع بطلب غير مرن على خدمات النقل البحرى .

ويتعلق هذا العامل ببعض أنواع السلع التي تتميز بطلب غير مـــرن على خدمات النقل البحرى وذلك لأن تكلفة النقل البحرى لهذه الأنواع مـــن السلع لا تشكل سوى نسبة ضئيلة جدا من ثمن السلعة .

وهذا النولون المرتفع تجرى مقارنته بالخدمة المنتظمة التي تقدمها هذه الخطوط ، ولكن بالمقابل لا يستطيع المؤتمر أن يغالي في رفع أسعـــــار (نوالين) هذه السلع وذلك بسبب الخوف من دخول منافسين جــــدد ، بالاضافة الى وجود بديل لخدمات النقل البحرى خاصة بالنسبة للسلــــع الصغيرة الحجم وعالية القيمة وهو النقل الجوى الذى يشكل منافسا للنقـــل البحرى لبعض أنواع السلع وخاصة منها السلع خفيفة الحمل غالية الثمـــن ، الا أن النقل الجوى يبقى محدودا لبعض أنواع من السلع .

---

*) بالنسبة للبضائع الملوثة للبيئة والخطره في نفس الوقت قد يؤدى الى دفع مبالغ هائلة على نقلها والتخلص منها ، تخرج من نطاق النوالين المدفوعة في ميدان النقل البحرى .

وبالمقابل هناك بعض أنواع من السلع لا تتحمل أية زيادة في أسعار نوالينها وذلك بسبب كون الطلب على خدمات النقل البحرى لهذه الانواع من السلع مرنا لأى زيادة في أسعار نوالينها وذلك لكون تكلفة نقلها تشكل نسبة كبيرة من قيمتها تتراوح بين ١٠ - ١٠٠٪ من القيمة ومن أمثال هذه السلع (العبوات الفارغة) . وفي بعض الاحيان تكون أسعار نوالين النقل الى بعض الموانئ مرتفعة ويعود ذلك الى طبيعة العمل والاجراءات في هذه الموانئ التي تتصف بالبطء والروتين مما يطيل مكوث السفينة في الميناء وهذا مايزيد من تكاليف تشغيل السفينة .

وتغطي تعرفة (النولون) (١) :

آ - قواعد ونظم احتساب (النوالين) .
ب - وضع فئة نولون لكل نوع من أنواع البضائع أو لكل مجموعة معينة .
جـ - الرسوم الاضافية للموانئ غير الرئيسية .

اذ يوجد في المؤتمر أسعار نوالين لفئات محددة من السلع وأسعار نوالين لمجموعات من السلع . وفي حالة أسعار (النوالين) لمجموعة من السلع تترك الحرية لاعضاء المؤتمر في تقاضي سعر نولون نقل معين دون تحديده بالضبط وذلك عن طريق اعطاء كل مجموعة سلعية رقم سعرى معين وتتكون هذه المجموعة من بضائع مختلفة من حيث القيمة ومعامل التستيف * وتوضع أحيانا في التعرفة كلمة OPEN مفتوح أمام أنواع معينة من السلع .

ويحسب سعر النولون عادة على أساس الوزن أو الحجم . فهو يحسب على أساس الوزن عندما تكون البضاعة تزن أكثر ما تحجم . ومن أمثلة هذه

---

١) عبد المنصف محمود أحمد ، قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية ، مرجع سبق ذكره ، ص ٣٩ - ٤٧ .

*) معامل التستيف : ويعني العلاقة بين وزن وحجم البضاعة المنقولة بحرا .

البضاعة (السكر - الحديد - الأرز) ، ويحسب على أساس الحجم عندما يكون حجمها يزيد عن وزنها ، ومن أمثلة ذلك (القطن والصوف) .. وهذه العلاقات تسمى في ميدان النقل البحرى بمعامل (التستيف) STOWAGE FACTOR ، أى أن البضاعة تقدر اما بالطن واما بالمتر المكعب ، والطن الوزني يعادل في الميدان البحرى (١٠١٦) كغ أما الطن الحجمي فانه يعادل / ٤٠ / قدما مكعبا أى ١٣٢,٨٣ م٣ .

فالبضاعة ذات معامل (التستيف) العالي هي تلك التي يشكل الطن الوزني فيها فراغا أكبر من (٤٠) قدما مكعبا فيحسب سعر نقل هذه البضاعة على أساس الحجم والبضاعة ذات معامل (التستيف) المنخفض هي التي يشغل الطن الوزني فيها فراغا أقل من (٤٠) قدما مكعبا ويحدد أسعار نولونها على أساس الوزن . (١)

والسبب في طريقة التسعير هذه يعود الى أن البضاعة ثقيلة الوزن سوف تصل بها السفينة الى خط تحميل الشحن قبل أن تمتلىء عنابرها ، بينما البضاعة الخفيفة ستملأ عنابر السفينة دون أن تصل السفينة الى خط الشحن المحدد . مع العلم أن هناك أجورا اضافية تضاف على البضائع التي تحتاج الى معاملات واجراءات معينة في الشحن والتفريغ .

ثامنا - سياسات المؤتمرات الملاحية مع الشاحنين :

لقد أوجدت المؤتمرات الملاحية لضمان استمرار تعامل الشاحنين معها سياسات معينة تسمى بترتيبات الولاء . TYING ARRANGEMENT والمقصود بترتيبات الولاء ، الطرق والوسائل التي تتبعها المؤتمرات مع بعض الشاحنين الذين يثبتون تعاملا معينا مع المؤتمر ، يتخذ صفة منح مزايا وتخفيضات في أسعار (النوالين) .

---

(١) BRANCH -A ECONOMICS OF SHIPPING PRACTICE AND MANAGEMENT .134 P.

هذا وتوجد ثلاث طرق لترتيبات الولاء : (١)

١- نظام الخصم المؤجل .

٢- النظام السعرى المزدوج .

٣- نظام الخصم العاجل .

١ - يقوم المؤتمر الملاحي بمنح الشاحنين حسما من اجمالي النوالين المدفوعة في حال استخدم الشاحنون سفن المؤتمر لمدة تتراوح بين ٣ - ٦ أشهر . ولكن هناك فترة زمنية تلي الفترة المشمولة بالحسم يجب أن يتعامل خلالها الشاحنون مع المؤتمر ليتأكد الخط الملاحي من ولاء الشاحنين له فيمنح وفقا لذلك الحسم عن فترة الشحن .

٢ - يقوم المؤتمر هنا بوضع سعرين للتعامل معه :

١- السعر غير التعاقدى

٢- السعر التعاقدى

يمنح المؤتمر حسما في السعر التعاقدى اذا وقّع الشاحنون عقد نقل بضائع لمدة معينة (سنة مثلا) مع المؤتمر وهذا السعر أقل من السعر غير التعاقدى .

٣ - يعرض المؤتمر نسبة حسم معينة اذا وافق الشاحنون على ابرام عقد شحن لمدة معينة (سنة مثلا) مع المؤتمر .

---

(١) أحمد عثمان هارون ، الاقتصاد البحرى . مرجع سبق ذكره ، ص ١١٧ .

هذا وتتبع بعض المؤتمرات الملاحية سياسات معينة لتوزيع البضائع والايرادات على أعضاء المؤتمر تدعى بأساليب التجميع ، ويقصد بأساليب التجميع تلك النظم التي ترمي الى تجميع البضائع والايرادات في وعاء واحد ثم اعادة توزيعها على الخطوط الملاحية الاعضاء في المؤتمر . وتهدف أنظمة التجميع هذه الى القضاء على المنافسة الضارة بين أعضاء المؤتمر وتكون المنافسة هنا على نقل أنواع معينة من البضائع ، من أجل تغطية احتياجات التجارة بأنسب السبل ، كذلك الاحتفاظ بمستوى أسعار نوالين عند مستوى مناسب .

حيث أن اختلاف الموانئ واختلاف التقنيات والكفاءات المقدمة من قبل كل ميناء سوف يجعل الاعضاء يتنافسون على خدمة موانئ معينة . لذلك يقوم المؤتمر بوضع أنظمة تجميع تقضي على هذه المنافسة الناشئة من سهولة العمل والمرونة في الجهاز المرفئي والجمركي البعيد عن الروتين والتعقيد ، كذلك يتنافس أعضاء المؤتمر على نقل بعض أنواع من السلع التي تتمتع بنوالين مرتفعة ، وهذا مايقضي عليها بأسلوب التجميع المتبع في المؤتمرات .

ومن أساليب التجميع المتبعة في المؤتمرات الملاحية :

١- نظام تجميع البضائع

حيث يكون لكل خط ملاحي مشترك في التجمع الحق في نقل نسبة معينة من الاطنان من نوع معين من البضائع أو مجموعة معينة من البضائع في منطقة نشاط المؤتمر الملاحي .

٢- نظام تجميع الايرادات

حيث تجمع الايرادات التي حصلت عليها الخطوط الملاحية ومن ثم يتم توزيعها آخذين بعين الاعتبار نصيب كل خط ملاحي حسب ما ينقل من البضائع .

٣- نظام الحصـــة

حيث يخصص وفق هذا النظام حصة لكل خط عضو في المؤتمـــر وفي التجمع حق في نقل حجم معين من البضائع لا يتجاوزه .

المبحث الثانـــي

النوالين البحرية بالنسبة للسفن الجوالة

تعريف السفينة الجوالة :

هي السفينة المتاحة في أى وقت لنقل كل أنواع البضائع ، وتجـــوب البحار بشكل مستمر بحثا عن البضائع ، ويقوم بتشغيل السفن الجوالـــــة سماسرة عالميون ، وتحدد أجور هذه السفن حسب ظروف العرض والطلـب في الأسواق الملاحية ، وذلك من خلال بورصات عالمية ، ومن هذه البورصات سوق لندن الملاحي ، وسوق نيويورك ، وسوق طوكيو .

والسوق الملاحي : هو المكان الذى تلتقي فيه رغبات الشاحنين مـــع رغبات الناقلين من خلال وسطاء بحريين يحققون هذا الالتقاء .

أسعار النوالين للسفن الجوالة :

يرتبط ميدان النقل البحرى بالتجارة الدولية ارتباطا وثيقا باعتبـــار أن الطلب على فراغات السفن أى على خدمات النقل البحرى طلب مشتق مـــن الطلب على البضائع . وأن أى تغير في أحوال التجارة الدولية وازديـــاد حركة الاستيراد والتصدير على المستوى الدولي سوف ينعكس في التغيرات على أسعار النوالين المدفوعة لخدمات النقل البحرى .

هذا ويمثل جانب الطلب على خدمات النقل البحرى كل مـــــن : شركات الانتاج العالمية الصناعية والحكومات بالاضافة الى مختلف التجار في جميع أنحاء العالم .

في حين يتمثل العرض من جانب السفن العاملة والتي تجوب البحار والسفن الراسية في الموانئ عاطلة عن العمل ، وسفن تحت الطلب مـــن ترسانات بناء السفن في العالم . ومن الوجهة النظرية يمكن اعتبار أنـــه اذا زاد الطلب على فراغات السفن فسوف يؤدى ذلك الى ارتفاع أسعار

النوالين . ولكن في الحقيقة هذا مطروح ضمن شروط معينة وهي عدم قدوم أى سفن أخرى من مناطق أخرى لتلبية الزيادة في الطلب مما يعيد توازن أسعار النوالين .

ولنفترض أن الطلب قد استمر في الارتفاع على فراغات السفن مما يؤدى الى رفع النوالين لدرجة تجعل أصحاب السفن العاطلة في الموانئ يندفعون الى اصلاح سفنهم وادخالها ميدان العمل وهذا مايعيد توازن أسعار النوالين .

لنعد الافتراض مجددا أولنقل ان الطلب قد استمر في الارتفاع مما يؤدى الى اللجوء الى بناء سفن جديدة لتلبية الطلب وتحتاج هذه الطريقة لتأمين الطلب الجديد الى مدة تتراوح بين ٦ - ٩ أشهر فقط .

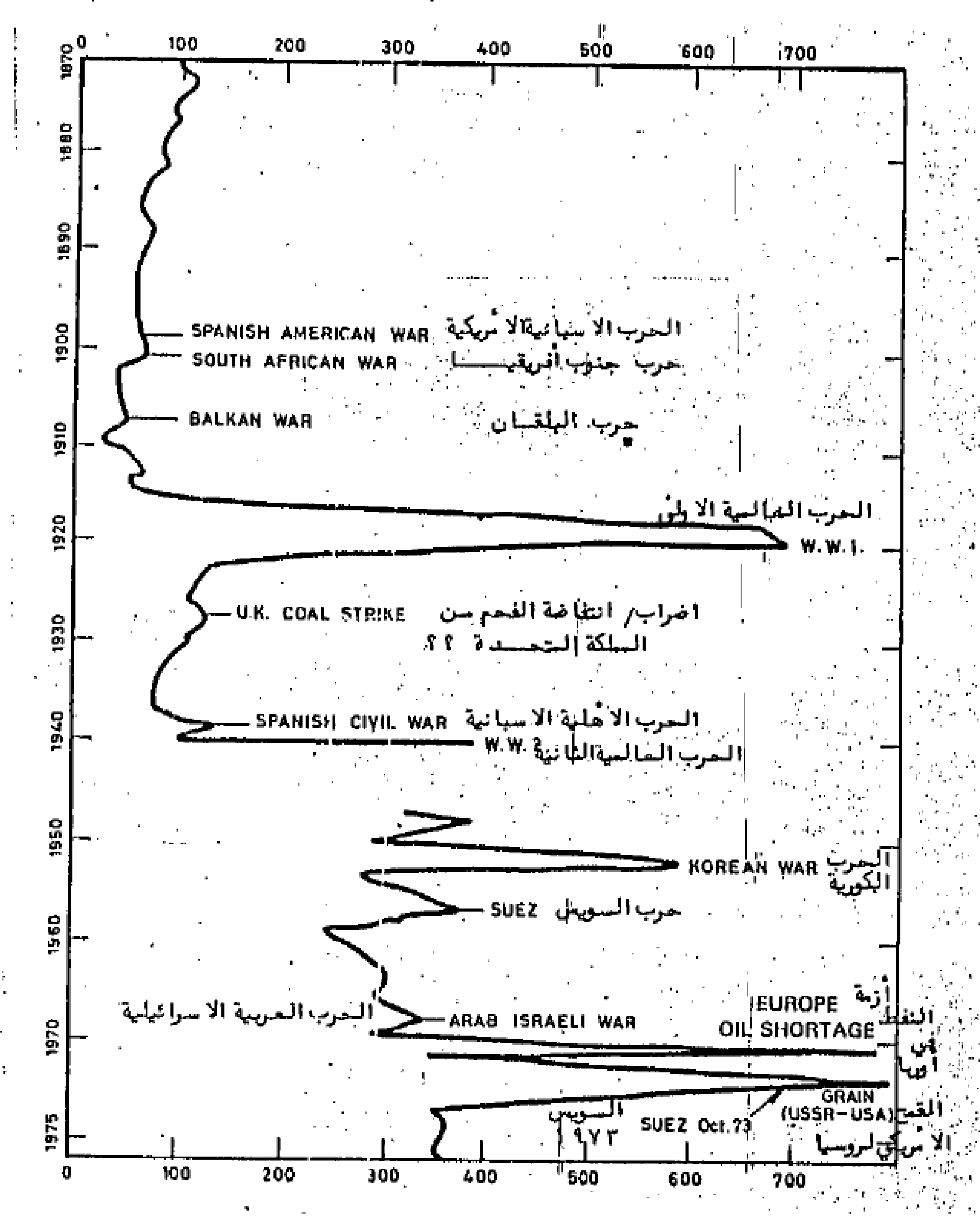
وفي خضم السوق الملاحي تجد بعض السفن الجوالة تغالي من انخفاض أسعار نوالينها وذلك يعود لكون هذه السفن قديمة ولا يزيد ثمنها عن قيمتها خردة ، فاذا استطاع هوءلاء الملاك تشغيل سفنهم هذه لمدة سنوات قبل تخريدها فانهم يستطيعون قبول أجور منخفضة ولكن هناك عوامل تحد من قدرة هذه السفن على المغالاة في خفض أجورها ومنها :

١- ان التأمين على هذه السفن عال جدا .
٢- ان التأمين على البضاعة المنقولة على هذه السفن يتميز بأقساط عالية .

وتتأثر النوالين البحرية بالنسبة للسفن الجوالة في أوقات الحروب والازمات الاقتصادية والكوارث الطبيعية .

وفيما يلي خط بياني يوضح ارتفاع معدلات النوالين في فترات الازمات الدولية .

خط بياني يوضح ارتفاع معدلات النوالين في أوقات الحروب والازمات (١)



ALDERTON.P.M., SEA TRANSPORT OPERATION AND ECONOMICS.89P. ( )

ويزداد الطلب على الفراغات المنتجة في أوقات زمنية معينة من السنة. ففي خلال الربع الاخير من كل سنة ترتفع نقليات الحبوب على نطاق واسع في نصف الكرة الشمالي ، ويبدأ في الوقت نفسه الاستعداد لنقليات الحبوب من استراليا . وكذلك يزداد الطلب على السفن في نصف الكرة الشمالي خاصة قبل تجمد البحر الابيض وسانت لورانس * .

وتتركز ملكية السفن الجوالة في مؤسسات ملاحية مستقلة صغيرة ، وقد تملك الدولة سفنا جوالة مثل الولايات المتحدة الأمريكية من طراز (ليبرتي) ويوضح الجدول الآتي عدد سفن الاسطول العالمي للسفن الجوالة بين عام ١٩٦١ وحتى عام ١٩٦٧ . (١)

جدول رقم (٢٠)

السنة	١٩٦١	١٩٦٢	١٩٦٣	١٩٦٤	١٩٦٥	١٩٦٧
عدد	٢٤٤٧	٢٦٣٤	٣٠٢٧	٣٠٥٣	٣٠٩٠	٣٤٧٠
الحمولة الوزنية (مليون طن)	٢٦٫٢	٢٨٫٦	٣٥٫٩	٣٨	٣٩	٥٤٫٧

وكذلك نورد فيما يلي جدولا يوضح أسعار الشحن العليا والدنيا للسلع الرئيسية من السوائب الجافة . *

---

*) البحر الأبيض : خليج بحر بارنتس شمال غرب الاتحاد السوفياتي يمتد لمسافة ٥٨٥ كم ومساحته ٩٦٣٦٨ كم٢ .

(١) UNCTAD ,1982 -REVIEW OF MARITIME TRANSPORT,GENEVA.

*) السوائب الجافة ، سلع من أمثال (سكر ، أسمدة ، فوسفات ، حبوب) .

جدول رقم (٢١)

دولار أمريكي للطن الواحد (١)

السلعة الرئيسية	الطريق التجاري	تطور أسعار الشحن			
		١٩٨٦		١٩٨٧	
		أعلى	أدنى	أعلى	أدنى
الحبوب	خليج المكسيك / الصين	١٧٫٧٥	-	٢٦٫٥٥	٢٣٫٥٠
السكر	كوينزلاند / اليابان	١٢٫٩٥	١٢	١٧	١١
الأسمدة	العقبة / ساحل الهند الغربي .	١٣٫٨٠	٧٫٧٥	١٥	٩٫٥٠
الأسمدة	الولايات المتحدة / خليج المكسيك / ساحل الهند الغربي .	٢١	١٩٫٧٥	٣٣	-

وتدعى أسعار النوالين للسفن الجوالة بأسعار مشارطات الايجار أو بأسعار التعاقد ، حيث يجرى عمل السفن الجوالة في السوق الملاحي من خلال مشارطات التأجير ، أى تأجير السفينة بأشكال مختلفة وهذا ما سوف ندرسه في الفصل القادم .

---

١) مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ، استعراض النقل البحري ، مرجع سبق ذكره ، ص ٦٨ .

الفصل الرابع

اقتصاديات تأجير السفن

...:..

المبحث الأول : عقود استئجار السفن .

المبحث الثاني : تشغيل السفن الجوالة .

الفصل الرابع

اقتصاديات تأجير السفن

يعتبر تأجير السفن من الفنون الاقتصادية التي تتطلب دراسات عميقة على مدى سنوات طويلة ولا يمكن الالمام بكل أقسامها وشعابها وفروعها بسهولة ، وسواء أكان تأجير السفن يتم بواسطة السماسرة البحريين أم ملاك السفن أنفسهم فان عملية التأجير تتطلب معرفة بجميع أحوال صناعة النقل البحرى والعلاقات الاقتصادية الدولية والأحوال التجارية العالمية والأسواق الدولية للبضائع وتعتبر عملية التأجير جزءاً معقداً في أعمال ادارة الملاحة البحرية .

ولذلك فان العوامل التي يعتمد عليها لتأجير السفن كثيرة جداً منها : (١)

١- حالة سوق استئجار البواخر فعندما ينخفض عرض السفن تميل الأجور البحرية الى الارتفاع والعكس بالعكس .

٢- النظرة العامة للاقتصاد العالمي فاذا أوحى تطور الاحداث الى أن ارتفاعا في الأجور البحرية سيحدث فان معدلات الأجور البحرية ستميل الى الارتفاع ، مثلا : ضعف محصول الحبوب في الاتحاد السوفياتي سوف يدفعه الى استيراد كميات كبيرة من القمح من الدول المنتجة الأخرى وبالتالي الحاجة الى المزيد من السفن لنقله من بلد المنشأ الى بلد المقصد .

٣- نوع السفينة موضع الاستئجار ، اذ أن أسعار السفن ذات المواصفات العادية تتذبذب متأرجحة صعوداً وهبوطاً أكثر من تلك المبينة لأهداف معينة وثابتة .

(١ BRANCH.A;ECONOMICS OF SHIPPING PRACTICE & MANAGEMENT .146 P.

٤- مدة عقد الاستئجار : يتوقف تثبيت سعر عقد الاستئجار حسب شارطة التأجير فسعر عقد الاستئجار لرحلة واحدة يميل لأن يكون أكثر ارتفاعا من عقود الاستئجار طويلة الأمد .

٥- تكاليف تشغيل السفينة .

٦- مواصفات السفينة : حمولتها ، سرعتها ، درجة تصنيفها ومستوى البحارة العاملين عليها .

٧- الأسعار العالمية المعمول بها كتلك التي تصدر عن دور البورصة مثل بورصة (النولون) الدولية البلطيقية .

وعلى من يقوم بتشغيل سفينة أن يحدد طلباته لدى سمسار التأجير وأن يحدد معلومات مثل :

١- قدرة التحميل المرغوبة وهذا شرط أساسي خاصة اذا كان العقد لسفرة واحدة ، وأن يحدد حجم البضاعة ووزنها الاجمالي ومدى ملائمة عنابر السفينة لبضائع معينة .

٢- سرعة السفينة ونوع ماكينات الدفع .

٣- المعدات الموجودة على ظهر السفينة وكفائتها ومواصفاتها .

٤- تاريخ تنفيذ العقد ومكانه .

٥- تصنيف الباخرة وتسجيلها .

٦- موانئ التحميل والتفريغ .

٧- غاطس السفينة .

المبحث الأول

عقود ايجـــار السفن

يوجد طريقتان لتأجير سفينة من أجل الاستغلال التجارى :

الطريقة الأولى : تأجير سفينة عارية

يقصد بهذا التأجير أن يقوم مالك السفينة بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر نظير أجرة معينة بدون طاقم وبدون تجهيز مادى من مـــوٴن ووقود وزيوت وغيرذلك . ويقوم المستأجر بتجهيزها وتوظيف الضبـــاط البحريين وأفراد الطاقم اللازمين لتسيير السفينة .

وقد تستغرق فترة تأجير السفينة عارية عمر السفينة بأكمله أوعـدة سنوات . وبشكل عام يحتفظ المستأجر بهذا النوع من التأجـــير بالادارة الملاحية والتجارية للسفينة .

ويقصد بالادارة الملاحية جميع النواحي الفنية من قيادة السفينـــة وحفظ توازنها وصيانة البدن والماكينات وتزويدها بالوقود والزيوت والمـوٴن اللازمة للمعيشة . (١)

أما الادارة التجارية فانها تتعلق بالعمليات التجارية للسفينة ويتوقف تحديد مضمون هذه الادارة على السفينة وظروف تأجيرها . فبالنسبة لسفن البضائع تتضمن ابرام عقود الايجار من الباطن أوعقود النقل بسنـــدات شحن ، استلام وتسليم البضائع ، عمليات المناولة ، تستيف البضائـــع ورصها . (٢)

---

١) حسني أحمد ، ١٩٨٥ - عقود ايجار السفن . منشأة المعـــارف ، الاسكندرية ، ص ٧٧ .

٢) نفس المرجع ص ٧٧ .

الطريقة الثانية : تأجير سفينة مجهزة

يقدم المالك المؤجر للمستأجر وفق هذه الطريقة سفينة بعد تجهيزها ، ويوجد نوعان من هذا التأجير :

آ - التأجير الزمني للسفينة :

يتمخض هذا النوع من التأجير عن وضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة ، وتبقى الادارة الملاحية للموءجر بينما تنتقل الادارة التجارية الى المستأجر .

وعموما يتحمل ملاك السفينة مصاريف ادارة السفينة ومصاريف الطاقم. ويتحمل المستأجر مصاريف التشغيل التجارى للسفينة ومصاريف الوقود ورسوم الموانىء .. الخ . (١)

ب - تأجير السفينة بالرحلة :

عبارة عن عقد بموجبه يتعهد مالك السفينة بتقديم سفينة لنقل بضاعة معينة لرحلة واحدة أو أكثر .

ويحتفظ الموءجر في هذه المشارطة بالادارتين التجارية والملاحية وقد ينعقد عقد الايجار بالرحلة على جزء من السفينة . ومن واجبات الموءجر تقديم سفينة في الموعد المحدد وفي الميناء المحدد لنقل البضاعة المتفق عليها .

وتتضمن عقود التأجير بيانات عديدة منها :

---

١) السويفي مختار ، ١٩٨٢ - مصطلحات النقل البحرى والتجارة الخارجية . القاهرة ، ص ١٥٨ .

١- عنوان الطرفين المتعاقدين .

٢- اسم السفينة .

٣- مواصفات السفينة .

٤- تاريخ استلام السفينة وتاريخ اعادة تسليمها بعد انتهاء مدة العقد .

٥- عدد أيام السماح المتفق عليها التي يتم خلالها شحن البضائع وتفريغها .

٦- شرط غرامة التأخير .

٧- المكافآت عن الأيام المكتسبة .

٨- الشروط الخاصة بالحمولة الرسمية .

٩- الشرط الخاص بالكوارث الطبيعية .

١٠- شرط التحكيم .

١١- قد تضاف شروط خاصة بالنسبة لرحلة واحدة كمواصفات البضاعة .

١٢- شروط خاصة بالنسبة لرسوم الموانئ ، تموين السفينة ، تحويض السفينة . *

---

*) تحويض السفينة : أى ادخالها الى الحوض الجاف من أجل اجراء صيانة عامة لها ، والحوض الجاف هو مكان اصلاح السفن وصيانتها .

المبحث الثاني

تشغيل السفن الجوالة

يتم تشغيل السفن الجوالة وتأجيرها من خلال مشارطات التأجير في الأسواق الملاحية العالمية وأشهر هذه الأسواق (سوق لندن الملاحي الذى يدار من قبل سماسرة بحريين يعملون في البورصات العالمية ، وأهم هذه البورصات بورصة البلطيق في لندن .

بورصة البلطيق : (١)

وهي سوق تجارية حيث يلتقي مالكو السفن بالتجار بحثا عن بضاعة للشحن وتتعلق عملية التأجير في البورصة أساسا بالسفن الجوالة .

ولبورصة لندن نشاط في بيع السفن وشرائها ، حيث أن ٥٠٪ من عمليات بيع السفن وشرائها في العالم تتم عن طريقها وينصب عمل بورصة البلطيق بـ :

١- بيع الحبوب وشرائها .
٢- بيع بذور الزيوت والنباتات الزيتية وشرائها .
٣- عقود استئجار السفن لنقل جميع أنواع البضائع .

ويتم نقل بضائع كثيرة عبر البلطيق مثل الفلزات ، الفحم ، النفط ، ويوجد في البورصة أكثر من (٧٠٠) شركة أعضاء فيها لها / ٢٥٠٠/ ممثل مفوضين في عقد ارتباطات عمل على أرض البورصة في كل يوم عمل مابين العاشرة صباحا والرابعة والنصف بعد الظهر . وان حوالي ثلاثة أرباع البضائع الفرط في أسواق العالم المفتوحة يتم نقلها من قبل أعضاء بورصة البلطيق .

---

(١) BRANCH.A- ECONOMICS OF SHIPPING PRACTICE & MANAGEMENT 149 P.

كذلك يوجد في العالم أماكن أخرى مثل بورصة نيويورك - وبورصة طوكيو . . . الخ ولكنها تعتبر أقل أهمية من بورصة البلطيق .

ونورد فيما يلي مثالا للمفاضلة بين عمليات تأجير سفينة من ميناء معين الى ميناء آخر معين وكيف يقوم ملاك السفن بحسابات تكاليف تشغيل سفنهم من أجل اختيار الرحلة المعروضة عليهم .

نفترض أن سفينة حمولتها (١٥٠٠٠) طن انتهت رحلتها الأخيرة في ميناء وليكن (ص) ويوجد ثلاث رحلات لهذه السفينة لنقل بضائع معينة وهي موضحة بالجدول التالي : (١)

---

١) أولولين كارين ، اقتصاديات النقل البحرى ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٨٧ .

جدول رقم (٢٢)

ـــــان	الرحلة الأولى من مرفأ (س) الى مرفأ (ع) (١٠٠٠٠ طن حبوب)	الرحلة الثانية من مرفأ (ص) الى مرفأ (ك) (١٥٠٠٠ فحـــم)	الرحلة الثالثة من مرفأ (م) الى مرفأ (ع) (١١٠٠٠ حبـوب)
على الصابورة	٣	-	١٦
محملة	٨	٢٧	١٧
ت	-	١	-
ء	١٠	١٠	٧
	٢١	٣٨	٤٠
ينة بمعـــدل .	٢١٠٠٠	٣٨٠٠٠	٤٠٠٠٠
ابورة بمعـــدل .	٣٠٠	-	١٦٠٠
بمعدل (٢٠٠)	٢٤٠٠	٥٤٠٠	٣٤٠٠
انى ء بمعـــدل .	١٠٠	١٠٠	٧٠
ـ ولا ر)	-	٣٠٠٠	-
	٢٠٠٠	١٠٠٠	٢٠٠٠
ع بمعدل (٣٠)	٣٠٠٠٠	-	٣٣٠٠٠
٥٠٠) دولار	تحقق كسب (١) يوم (٥٠٠)	تحقق كسب (٥) يوم (٢٥٠٠)	-
	٥٥٨٠٠	٤٧٥٠٠	٨٠٠٧٠
ر)	٢٠	١٠	٤٠
	٢٠٠٠٠٠	١٥٠٠٠٠	٤٤٠٠٠٠
	١٤٤٢٠٠	١٠٢٥٠٠	٣٦٠٩٣٠
	٦٨٦٦	٢٦٩٧	٩٠٢٣

يلاحظ من الجدول أن مجال اختيار مالك السفينة لرحلته المقبلة ينحصر في الرحلتين الاولى والثالثة ، أما فيما يخص الرحلة الثانية فانها تستبعد من قبل المالك وذلك بسبب ضعف الربح اليومي العائد للسفينة والسبب في انخفاض الربح يعود الى انخفاض أجرة نقل الفحم من (ص الى ك) الذى يعود الى زيادة العروض في السفن ووجود سفن متخصصة لنقل الفحم .

أما بالنسبة للرحلتين الاولى والثالثة فيفاضل بينهما المالك على أساس ما يتوقع الحصول عليه في مرفأ الوصول (ع) مقارنة مع الزمن . فاذا كان من المتوقع الحصول على بضائع تلائم سفينته بعد مدة معينة ولتكن (٢١) يوما فانه سوف يختار الرحلة الاولى ولو كانت أجرة نقل الرحلة الثالثة أعلى .

أما في حال عدم توقعه وجود مثل هذه البضائع في ميناء (ع) عند الوصول فانه يقوم باختيار الرحلة الثالثة . وهذا المقارنة والمفاضلة تتوقف على معرفة ودراية ومتابعة للسوق الملاحية وأحوال نقل البضائع في هذا الوقت من السنة ومعدلات (النوالين) المطروحة لنقل جميع أنواع البضائع .

أما فيما يخص البند رقم (١٢) في البيان في الجدول الذى يقول عن كسب الوقت ، والمقصود بكسب الوقت هوعدد الأيام التي تستطيع من خلالها السفينة أن توفرها من أيام السماح المخصصة لها في عقد الاستئجار للتفريغ والشحن ، ويخصص لكسب الوقت مبلغ مادى يحدد بشكل عام بنصف قيمة مبلغ الغرامة في حال التأخير .

وللاطلاع على البند رقم (١١) يجب البحث بشروط الشحن على السفن المستأجرة في مشارطات التأجير . وتعد هذه الشروط مصطلحات بحرية . ومن هذه الشروط :

١- شرط الشحن : FREE IN AND OUT F.I.O.

يعني هذا الشرط أن البضاعة تفرغ من السفينة وتشحن عليها دون أن يتحمل مالك السفينة أية مصروفات ويلتزم بدفع هذه المصروفات المستأجر في مشارطات التأجير .

٢- شرط الشحن : FREE IN AND OUT STOWED F.I.O.S.

يعني هذا الشرط أن مصاريف الشحن والتفريغ والتستيف في عنابر السفينة يقع على عاتق المستأجر .

٣- شرط الشحن : FREE OUT

ويعني هذا الشرط أن التفريغ يقع على حساب المستأجر في مرفأ الوصول اضافة الى بعض الرسوم التي تفرض من قبل شركة المرفأ مع البضائع أوعلى السفينة عند تفريغها .

٤- شرط الشحن : LINER

ويستعمل هذا الشرط في السفن العاملة على خطوط منتظمة ، ويعني هذا الشرط أن الشحن أوالتفريغ على حساب السفينة .

ويوجد شروط أخرى كثيرة وذلك حسب الاتفاق في مشارطات التأجير .

الفصل الخامس

السياســـات البحرية

المبحث الأول : الأسباب التي تدفع الحكومات للتدخل ودعم صناعة النقل البحرى .

المبحث الثاني : طرق تدخل الدولة في صناعة النقل البحرى .

الفصل الخامس

السياسات البحرية

-=-

ظلت صناعة النقل البحرى تعتمد على عناصر المنافسة الحرة في الأسواق الملاحية حتى نهاية القرن التاسع عشر ثم بدأت تدخلات الدول تصل الى هذه الصناعة خاصة بين الحربين العالميتين الأولى والثانية ، وأصبحت السياسة البحرية الوطنية تعتبر عنصرا أساسيا من عناصر السياسة الشاملة الاقتصادية والعسكرية للدول المتطورة .

هذا ويمكن تعريف السياسة البحرية بأنها :

مجموعة الاجراءات الاقتصادية والادارية والقانونية التي تطبقها الدولة على صناعة النقل البحرى . وسندرس في هذا الفصل بحثين أساسيين نتناول في البحث الأول : الأسباب التي تدفع الحكومات للتدخل ودعم صناعة النقل البحرى . وفي البحث الثاني : طرق تدخل الدولة في صناعة النقل البحرى .

المبحث الأول

الأسباب التي تدفع الحكومات للتدخل ودعم صناعة النقل البحري

هناك أسباب كثيرة تدفع الحكومات للتدخل في صناعة النقل البحري منها أسباب اقتصادية وأخرى سياسية وعسكرية .

أولا - الأسباب الاقتصادية : والتي منها :

١- بناء أسطول وطني يكفل متطلبات الاقتصاد الوطني ويحقق الاستقلالية في نقل التجارة الخارجية .

٢- العمل على تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات من خلال توفير أجور الملاحة (النوالين) البحرية المدفوعة كأجرة نقل البضائع والركاب والتي تدفع بالعملات الصعبة بالاضافة الى الاستفادة من أجرة نقل بضاعة الغير والركاب الأجانب ، وبالتالي تحقيق دخولات من النوالين المقبوضة لقاء ذلك وبالعملات الصعبة .

٣- اعتبارات تتعلق بالأمن الاقتصادي وخاصة الأمن الغذائي .

٤- التخلص من سيطرة المؤتمرات الملاحية والشركات الناقلة العالمية على سوق النقل الدولية .

٥- تدخل الدولة أحيانا في بعض الفترات التي تعاني منها صناعة النقل البحري من الكساد لأسباب تتعلق بالعمالة ومن أجل المحافظة على الخبرات والمهارات الموجودة في ترسانات بناء السفن حتى لا تهاجر للعمل لدى جهات أخرى .

٦- تحقيق التكامل الاقتصادي بين المناطق والأقاليم الجغرافية البعيدة بعضها عن بعض وخاصة بالنسبة للدول ذات المساحات الواسعة الممتدة على سواحل كبيرة مثل (استراليا - كندا - الولايات المتحدة

الأمريكية - الاتحاد السوفيتي ، الخ) وكذلك بالنسبة للـدول ذات الجزر الكثيرة مثل (اليابان وأندونيسيا) .

٧- كذلك من الأسباب التي تدفع الدولة للتدخل في صناعة النقل البحرى لديها ، عدم توفر خدمة ملاحية بشكل منتظم لنقل تجارتها ، فعلى سبيل المثال : لو ازداد الطلب على خدمات السفن في منطقـة ما تدّر أرباحا فان جميع السفن العالمية سوف تتجه الى تلك المنطقة مما يوقع هذه الدولة في مشكلات لضمان متطلبات اقتصادهـا وبالتالي تصبح أمام أمرين :

آ - اما أن تدفع علاوات واعانات للخط الملاحي لتشجيعه على خدمة تجارتها .

ب - واما بناء أسطول وطني .

٨- قد يكون تدخل الدولة للاشراف على النشاط الملاحي أمرا مؤقتـا كالحظر الذى فرضته الولايات المتحدة الأمريكية على التعامل مع كوبا ، وفيتنام ، وليبيا .

٩- قد تتدخل الدولة في النشاط الملاحي من أجل المحافظة على ما يسمى هيبة الدولة .

هذا وتدور بين الدول البحرية حروب اقتصادية تكنولوجية في مجـال التفوق البحرى ، وعلى سبيل المثال لقد كانت هناك معركة امتدت فـترة زمنية معينة بين البحرية البريطانية والبحرية التجارية الأمريكية بقصد التفـوق بعنصر السرعة في عبور الأطلنطي بين الموانئ الأوربية والموانئ الأمريكيـة وذلك بقصد الاحتفاظ بهيبة الدولة .

وفيما يلي جدول يوضح البواخر التي منحت الشريط الأزرق وهي جائزة السرعة في عبور الأطلنطي . (١)

جدول رقم (٢٣)

السنة	اسم الباخرة	الوقت اللازم للعبور			السرعة
		دقيقة	ساعة	يوم	
١٨٦٩	سيتي اوف براسلز (بريطانيا) .	٣	٢٢	٧	١٤٫٦٥
١٩٠١	دونيشلاند (المانيا)	٣٨	٧	٥	٢٣
١٩٣٠	بريمن (المانيا)	٣٠	١٤	٤	٢٨٫١٤
١٩٣٣	ايكس (ايطاليا)	٥٨	١٣	٤	٢٨٫٩٢
١٩٥٢	الولايات المتحدة	٤٠	١٠	٣	٣٥٫٥٩

ثانيا - كذلك من الأسباب السياسية والعسكرية التي تدفع الدول للتدخل في النشاط الملاحي هو اقامة أسطول وطني يدعم الأسطول الحربي في فترات الحروب كما هو الحال بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية في فترة الحرب العالمية الثانية وكذلك بالنسبة للاتحاد السوفياتي ، ويستخدم الأسطول التجارى في فترات الحروب لنقل الجنود ، وهذا ما قامت به البحرية التجارية الأمريكية في الحرب العالمية الثانية ، حيث كانت الدعامة الأساسية التي ارتكزت عليها الخطوط البحرية لدول الحلفاء ، وكثيرا ما تحتفظ بعض الدول بسفن تجارية زائدة وقت السلم للاستفادة منها في وقت الحرب حيث تستخدم لخدمة ماكينة الاقتصاد الحربي .

---

١) كتاب المعرفة " الاتصالات والمواصلات " مرجع سبق ذكره ، ص ١١٢ .

المبحث الثاني

طرق تدخل الدولة في صناعة النقل البحرى

يمكن أن تتدخل الدولة في صناعة النقل البحرى بعدة طرق منها :

أولا - أن تمتلك الدولة أسطولها التجارى :

حيث تعتبر ملكية أسطول تجارى بحرى من المزايا الاقتصادية التي تسعى كل دولة لتحقيقها .

وتعتبر ملكية الأسطول التجارى في الوقت الحاضر ذات أهمية كبيرة اذ تساعدها على الخروج من سيطرة الاحتكارات العالمية والمؤتمرات الملاحية التي تسيطر على حركة نقل التجارة العالمية ، وقد صبغت المؤتمرات الملاحية صناعة النقل البحرى بالصبغة الاحتكارية حيث خرجت بها خارج دائرة المنافسة الكاملة الى التحكم في الأسعار بعيدا عن الدول النامية دون مناقشة حرة بين الشاحنين والناقلين وادارة أعمال النقل خاصة بالنسبة للسلع السائبة التي جعلتها الشركات الاحتكارية العالمية بعيدة عن متناول الدول النامية .

لهذا فان ملكية أسطول تجارى بحرى من قبل الدول النامية يقدم لها فوائد كبيرة منها : تأمين العملات الصعبة ، تحقيق الاستقلالية في نقل تجارتها الخارجية (تصديرا أواستيرادا) ، عدم خضوعها لعامل الربح في تأمين تجارتها الخارجية الذى تنطلق منه الشركات الملاحية والمؤتمرات الملاحية في نقل التجارة الدولية . وبالتالي تجنب وقوع اقتصادها في حالة ركود خاصة في فترات الأزمات والحروب . كما حدث للأرجنتين وعرّض اقتصادها للخطر خلال الفترة الزمنية ١٩٣٩-١٩٤٣ حيث قامت جميع الدول بتوجيه أساطيلها لخدمة تجارتها مما أدى الى تناقص عدد السفن التي تقدم خدمات النقل البحرى ، فتناقصت تجارة

الأرجنتين الخارجية بمقدار ٦٠٪ خلال فترة الحرب ، بالاضافة الى ارتفاع كبير في أسعار (النوالين البحرية) . (١) وقد دفعت هذه المصاعب الأرجنتين فيما بعد لانشاء أسطول تجارى بحرى كبير بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية ، فقد بلغت الحمولة الكلية المسجلة لديها في عام ١٩٨٧ حوالي (١٩٠١٠٢٦) طن .

ثانيا - أن تقدم الحكومة مساعدات لصناعة النقل البحرى لديها :

تنقسم المساعدات التي تقدمها الدول لأسطولها البحرى الى قسمين :

أ - مساعدات ماليـــة .

ب - مساعدات تفضيلة .

أ - المساعدات المالية :

تقدم المساعدات المالية على شكل اعانات ، اما اعانات مالية مباشرة من أجل البناء أو الشراء او اعانات من أجل التشغيل أو تقديم قروض بأسعار فائدة منخفضة . . . الخ . ونورد هنا بعض الأمثلة عن بعض الدول التي تقدم اعانات لأسطولها الوطني (٢) .

١- فرنســـــا :

اهتمت فرنسا بدعم صناعة النقل البحرى بعد الحرب العالميـــة الثانية للأسباب التالية :

---

١) أحمد عثمان هارون ، الاقتصـــاد البحـــرى ، مرجع سبق ذكـره ، ص ٣٨ .

٢) 2) BRANCH-A; ECONOMICS OF SHIPPING PRACTICE AND MANAGEMENT .318 P.

آ - اعادة بناء الأسطول الفرنسي الذى دمر في الحرب .

ب- الاتجاه نحو بناء سفن حديثه ومتطورة وضخمة مما حدا بالدولة الى دعم الترسانات الفرنسية وملاك السفن من أجل مساعدتهم لمواجهة المنافسة الأجنبية .

ولقد صدر قانون في عام ١٩٥١ الذى قدمت بموجبه الوزارة المالية الفرنسية اعانات مباشرة للترسانات وتعتمد هذه الاعانات على حجم السفن وتثبت الاعانة تبعا لسعر السفينة الذى يتم تحديده قبل البناء ويتم دفعه خلال فترة البناء وقد كان متوسط هذه الاعانات منذ عام ١٩٥١ كالتالي :

السنة	الاعانة
١٩٥١	٥١٪
١٩٥٨	١٠٪
١٩٦٩	٧٪
١٩٧٠	٤ر٩٪

وكانت أقصى معدلات بناء السفن بعد تموز ١٩٧١ حيث بلغ ٨٪ بالنسبة للسفن الصغيرة الحجم حاملات البضائع الجافة باستبعاد الناقلات وحاملات الغاز ، و٣٪ للسفن الأخرى و١٥٪ بالنسبة لسفن البضائع العامة والحاويات وحاملات الصب وسفن الدحرجة والتي يتم تشغيلها بمنطقة الفرنك الفرنسي ، والتجارة البحرية الفرنسية في الوقت الحاضر مخصصة لأسطولها الوطني المسجل لديها .

٢- المملكة المتحدة :

قدمت المملكة المتحدة مبلغ /٢٥٠/ مليون جنيه استرليني لصناعة بناء السفن البريطانية خلال السنوات ١٩٦٧ - ١٩٧٢ لجعلها صناعة منافسة . وبين عامي ١٩٦٨ - ١٩٧١ تم تقديم مبلغ /٤٠/ مليون جنيه

استرليني للصناعة المذكورة بهدف اعادة تنظيم خططها وزيادة انتاجيتها . وقدمت /٢٠/ مليون جنيه الى شركة بناء ماكينات السفن ، وكذلك تم تقديم مساعدات في صيف ١٩٧٢ بهدف تغطية الخسائر في عقود بناء السفن والتغلب على الخسائر المالية ، وبلغت هذه المساعدات /٥٠/ مليون جنيه استرليني .

٣ - اليابان :

يرجع تقدم صناعة النقل البحرى في اليابان الى البرنامج الخاص الثامن والعشرين حيث طلبت وزارة النقل من وزارة المالية الموافقة لبنك التنمية الياباني على تقديم قروض لتمويل بناء أسطول وطني .

وتأتي الاعانات الحكومية AIDS لترسانات بناء السفن على شكل قروض طويلة الأجل بسعر فائدة مخفضة أو مدعمة ، وقد قدمت الحكومة اليابانية مبلغ /٧٠٠/ مليون دولار على شكل اعانات في سنة ١٩٦٠ ، ويقدم بنك التنمية الياباني قروضا الى ملاك السفن اليابانيين لبناء سفن تعمل في أعالي البحار ويتم تقديم القروض على الشكل التالي :

آ - بالنسبة لسفن الحاويات :

٥٪ من الثمن الكلي تمويل ذاتي

٦٥٪ من بنك التنمية الياباني

٣٥٪ الباقي من بنك خاص

ب - سفن بضائع عامة تقليدية :

١٠٪ من الثمن الكلي تمويل ذاتي

٦٥٪ بنك التنمية الياباني

٢٥٪ الباقي من بنك خاص

جـ - سفن أخرى (شاملة ناقلات وحاملات صب)

٢٠٪ من الثمن تمويل ذاتي

٦٥٪ بنك التنمية الياباني

١٥٪ بنوك خاصـــة .

ومن شروط بنك التنمية الياباني السداد خلال /٨/ سنوات بعد فترة سماح (٣) سنوات .

٤- الولايات المتحدة الأمريكية :

وقد قدمت الولايات المتحدة الأمريكية لصناعة النقل البحرى فيها اعانة قومية بصدور القانون التجارى البحرى ١٩٧٠ وكانت الأغـــراض الرئيسية من هذا القانون كالتالي :

آ - العمل على أن تصل نسبة ما تنقله السفن الأمريكية في صـــادرات وواردات الولايات المتحدة الى ٣٠٪ بدلا من ٦٪ .

ب - تشجيع انخفاض تكلفة بناء السفن .

جـ - تشجيع العلاقة بين ملاك السفن الأمريكيين وملاك ترسانات السفن الأمريكية .

د - تحسين القوة التنافسية لترسانات بناء السفن الأمريكية .

وخلال السنة المالية ١٩٧١ - ١٩٧٢ منحت مساعدات مالية بلغ مجموعها /٢٨٤/ مليون دولار لـ (١٦) سفينة ، وفي عـــام ١٩٧٢ قدرت القيمة الكلية لبناء سفن حاملات الغاز بـ ٥٦٧٫٧ مليون دولار قامت الحكومة الأمريكية بدفع مبلغ ١٤٣٫٥ مليون دولار كاعانة بينيـــة تمثـــل تكلفة الاضافة لبناء السفن في ترسانات الولايات المتحدة عنه في ترسانات بناء السفن في أوربا .

٥- اليونـــــان :

تقدم اليونان قروضا لأسطولها الوطني في حال استبدال السفـــن القديمة بسفن جديدة وتصل قيمة القرض الى حوالي ٨٠٪ من قيمـــــة السفينة ويسدد على مدى /٨/ سنوات .

٦- ايطاليـــا :

التي تقدم قروضا لأسطولها الوطني تصل الى ٧٠٪ مـــــن تكاليف انشاء السفن وتطويرها وتصليحها تعاد خلال /١٥/ سنة . وتقدم اعانــة مالية تبلغ ٥٠٪ من قيمة الفائدة .

٧- كوريا الجنوبيـة :

وتمنح اعانات انشاء تصل الى ٩٠٪ منها ٧٠٪ لمدة /٨/ سنوات ، وتمنح اعانات صيانة .

٨- اسبانيـــا :

تقدم لدعم اسطولها الوطني :

- اعانات بناء .
- اعانات تشغيل .
- تغطي الخسارة البحرية للسفن الوطنية .
- تنقل تجارتها من خلال اسطولها الوطني .

٩- الاتحاد السوفياتي :

الذى يتبع اسطوله للقطاع العام فيه ، وله قدرة كبيرة على المنافسة فيما يخص الأجور البحرية ويتميز أسطول الاتحاد السوفياتي بتكاليـــــف تشغيل منخفضة حيث يتمتع بقانون وفر العمل الكبير .

ب - المساعدات التفضيلة والتسهيلات :

تقوم بعض الدول بتقديم مساعدات لأسطولها الوطني تفضله فيها عن غيره من الأساطيل العالمية ومن هذه المساعدات :

١- الاعفاءات الضريبية :

تقدم بعض الحكومات اعفاءات ضريبية لصناعة النقل البحري لديها ، من الضرائب الرئيسية مدة تصل الى /٦/ سنوات وتعفي بعض الدول الأساطيل البحرية التجارية المسجلة لديها من تقديم أية ضرائب ومن هذه الدول دول اعلام الملاءمة وهي (ليبيريا - بنما - سنغافورة - قبرص - بهاما - هونغ كونغ - برمودا) .

٢- الاتفاقات الثنائية :

تعقد بعض الدول اتفاقات مع دول أخرى من أجل حماية أسطولها التجاري الذي يقوم بنقل تجارتها الخارجية ، وتدخل هذه الاتفاقية ضمن الاتفاق التجاري القائم بين البلدين فيما يخص تبادل الواردات والصادرات بينهما .

٣- اعطاء سفن الأسطول الوطني الأولوية في الرسو والتلبيص في موانئها البحرية .

٤- اعفاء الأسطول الوطني من دفع رسوم الموانئ أو رسوم عبور القنوات المائية أو رسوم الارشاد والقطر .

٥- الزام جميع الافراد والمؤسسات الخاصة والعامة باستخدام الأسطول الوطني في معاملاتهم التجارية دون غيره .

وكذلك هناك اجراءات أخرى تتخذها الدولة لدعم أسطولها الوطني وصناعتها البحرية والتي منها :

١- انشاء صناديق تنمية للنقل البحرى .

٢- اقامة أماكن اصلاح وعمرة للسفن .

٣- انشاء معاهد وكليات لتخريج الضباط البحريين وتدريب العمالة البحرية لدعم الأسطول الوطني بعمالة وطنية .

٤- دعم أجور عمال الأسطول الوطني وطواقمه على أساس الفرق بينه وبين السفن العاملة على الخط الملاحي نفسه .

وفيما يلي جدول يوضح الأفضليات الممنوحة للناقل الوطني في العالم.

					الدولة					
×	×	×	×	×	الأمريكية					
×	×	×	×	×	استراليا	×	×	×	×	×
×		×			السويد	×	×	×	×	×
×					اسبانيا	×	×	×	×	×
×					المانيا الغربية	×	×	×	×	×
×			×	×	ماليزيا			×		
×	×		×	×	النرويج		×	×	×	×
×	×		×	×	البرتغال	×		×		×
×	×	×	×	×	سنغافورة			×	×	×
×					كندا	×	×		×	×
×					الدانمارك	×				×
×					قبرص	×				×
×	×	×	×	×	كولومبيا	×				×
×		×	×	×	فنزويلا					
×					الاكوادور	×			×	×
×	×		×	×	ايرلندا					×
×	×	×	×	×	بريطانيا	×	×		×	×

وود سلمان ـ المواصلات البحرية في الوطن العربي ، في المواصلات البحرية في الوطن العربي ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٣٥

ثالثا - الدخول في مشاريع مشتركة مع دول أخرى :

ان بناء أسطول وطني يصطدم بعدة عقبات وعلى رأسها ضخامة رأس المال اللازم ، الخبرات الفنية ، والخبرات التجارية لتشغيل الأسطول . ومن هنا تعمل بعض الدول بالدخول معا في تكتلات دولية على شكل مشروعات بحرية مشتركة ، وذلك لتشكيل نواة لأسطولها الوطني من جهة ، وللتغلب على عقبات تشكيل الأسطول المادية والفنية من جهة ثانية ، وللخروج من دائرة نفوذ وسيطرة المؤتمرات الملاحية من جهة ثالثة .

وعلى اعتبار أن الدول العربية تقع داخل اطار الدول النامية فيمكننا أن نطرح سؤالا يتعلق بالسياسة البحرية التي تتبعها الدول العربية في مجال النقل البحرى لتحقيق استقلالية تجارتها الخارجية ونقلها على أساطيلها الوطنية ، مع العلم أن المنطقة العربية تعتبر منطقة أساسية من مناطق الاستهلاك العالمي بالاضافة الى أنها المصدر الأساسي لأهم المواد الأولية وعلى رأسها البترول العربي وكذلك الغاز ، والفوسفات .. لذلك يمكن القول انه على البلدان العربية أن تتخذ سياسة بحرية عربية تلائم مصالحها الوطنية والقومية ، وبدون أن تنسى أن الوطن العربي يستورد من الخارج أهم متطلباته الأساسية التنموية والغذائية ، وهذا ما يقتضي توحيد السياسة البحرية العربية ووضع استراتيجية بحرية اقتصادية وعسكرية واضحة الأهداف والأبعاد ..

هذا وان موضوع السياسة البحرية العربية ، موضوع طرح على الساحة العربية ، واتخذت فيه قرارات متعددة تقتضي انشاء مشروعات عربية مشتركة في مجال النقل البحرى وأهمها المشروعات الصادرة عن المنظمة العربية المصدرة للنفط ، منطلقة من أن البترول العنصر الرئيسي في التجارة الخارجية للأقطار العربية المنقولة بحرا بحيث وصل الى أكثر من ٩٠ ٪ من الصادرات العربية كما يشكل البترول ومشتقاته المنقولة بحرا ٢٤ ٪ من الواردات العربية .

ومن هذه المشروعات :

الشركة العربية البحرية لنقل البترول : (١)

تعتبر هذه الشركة أحد المشروعات التي انبثقت عن منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول . وقد وقعت الاتفاقية في ١٩٧٢/٥/٦ من قبل الحكومات العربية الاعضاء في الاوبك برأسمال مصرح به وقدره /٥٠٠/ مليون دولار وبرأسمال مكتتب مقداره /١٠٠/ مليون دولار . وقد باشرت الشركة عملها منذ تأسيسها بمقرها الرئيسي في الكويت حيث قامت الشركة في عام ١٩٧٤ بدعوة الشركات / المؤسسات العربية البحرية الناقلة للمواد الهيدروكربونية بالدول الاعضاء في منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول وعقدت عدة اجتماعات وخرجت بقرارات وتوصيات من أهمها :

١- انشاء الحوض الجاف في أحد الاقطار العربية المطلة على البحر الابيض المتوسط .

٢- انشاء هيئة عربية لتسجيل وتصنيف السفن .

٣- انشاء جمعية عربية للحماية والتعويض .

٤- توحيد التشريعات البحرية العربية .

٥- تنسيق التأمينات البحرية بين أساطيل الشركات العربية .

والواقع أنه في عام ١٩٧٥ بدأت الشركة في نقل المواد الهيدروكربونية حيث تم تشغيل ناقلتين الاولى (بوبيان) وتحمل العلم الكويتي وحمولتها (١٣٨٫٥٤٠) طن والثانية (الرياض) وحمولتها (٢٧٣٫٤٤٢) طن وتحمل العلم السعودي .

---

١) مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، ١٩٧٦ - الشركة العربية البحرية لنقل البترول ، المجلد (٢) ، العدد (١) ، ص٤٠-٤٤

وفي آذار ١٩٧٨ أصبح لدى الشركة أسطول يتكون من ست ناقلات حجمه حوالي (٢) مليون طن ، ومن ناحية أخرى توالي الشركة زيادة أعداد متدربيها في المعاهد البحرية المتخصصة ، وتوفير الامكانيات اللازمة لتأهيلهم المهني في مجال النقل البحرى (١).

الشركة العربية لبناء السفن واصلاحها :

تم الاتفاق بين حكومات الدول الاعضاء في منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول على تأسيس مشروع مشترك باسم الشركة العربية لبناء السفن واصلاحها .

وقد تحدد فرض الشركة الاساسي بالقيام بجميع عمليات بناء واصلاح وصيانة جميع أنواع السفن والناقلات ووسائل النقل البحرى الاخرى المتعلقة بنقل المواد الهيدروكربونية وغيرها . وقد بدأت الشركة عملها في بناء حوض جاف في البحرين لخدمة السفن وصيانتها وخاصة الناقلات النفطية .

وقد تحدد رأسمال الشركة بمائة مليون دولار أمريكي للمصرح به وثلاثين مليون دولار أمريكي للمكتتب به (٢).

وهناك مشروعات ملاحية أخرى تدخل ضمن اتفاقيات عقدت بين الحكومات العربية - مثل :

---

١) و ٢) عبد الفضيل محمود ، ١٩٨١ - النفط والوحدة العربية .

الطبعة الثالثة ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ص ١٣٣ .

شركة الملاحة العربية المتحدة : (١)

وقد تأسست بتاريخ ١٩٧٦/٥/٢٧ وتشترك فيها /٦/ دول عربية وهي : الامارات - البحرين - السعودية - العراق - قطر - الكويت ، برأسمال مصرح به مقداره /٥٠٠/ مليون دينار كويتي وبرأسمال مكتتب به مقداره /١٨٠/ مليون دينار كويتي ، قد بدأت بمباشرة نشاطها ابتداء من ١٩٧٦/٧/١ وذلك بمقرها الرئيسي في دولة الكويت ، ويعمل أسطول شركة الملاحة العربية المتحدة والذى نواته أسطول شركة الملاحة الكويتية على الخطوط التالية :

١-	خط شمال أوربا والمملكة المتحدة	موانئ الخليج العربي
٢-	خط البحر الأبيض المتوسط	موانئ الخليج العربي
٣-	خط شمال أوربا والمملكة المتحدة	موانئ البحر الأحمر
٤-	خط الشرق الأقصى	موانئ الخليج العربي
٥-	خط الشرق الأقصى	موانئ البحر الأحمر
٦-	خط الولايات المتحدة	موانئ الخليج العربي

ويبلغ عدد سفن الشركة /٥٨/ سفينة في عام ١٩٧٨ موضحة بالجدول التالي : (٢)

---

١) مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، ١٩٧٦ - شركة الملاحة العربية المتحدة . المجلد (٢) ، العدد (١) - ص ٤٥ .

٢) الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، النشرة الاخبارية ، آذار ١٩٧٨ ، ص ١٦ .

جدول رقم (٢٥)

أسطول شركة الملاحة العربية المتحدة (الحمولة بالطن)

…السفينة	الحمولة (بالطن)	اسم السفينة	الحمولة (بالطن)
…ية	١٣٤٤٠	ابن قتيبة	٢٢٣٠٠
…ية	١٣٤٤٠	ابن عساكر	٢٢٣٠٠
…ية	١٣٤٤٠	ابن خلدون	٢٢٣٠٠
…ة	١٦٦٠٠	ابن الرومي	٢٢٣٠٠
…ية	١٦٦٠٠	ابن بسام	٢٢٣٠٠
…رية	١٣٤٤٠	ابن البيطار	٢٢٣٠٠
…لية	١٣٤٤٠	ابن شهيد	٢٢٣٠٠
…ة	١٦٦٠٠	ابن مالك	٢٢٣٠٠
…ة	١٣٤٤٠	ابن خلكان	٢٢٣٠٠
…ية	١٣٤٤٠	ابن المعتز	٢٢٣٠٠
…ة	١٣٤٤٠	ابن الآبار	٢٢٣٠٠
…ية	١٣٤٤٠	ابن يونس	٢٢٣٠٠
…ة	١٣٤٤٠	ابن حزم	٢٢٣٠٠
…ية	١٣٤٤٠	ابن زهر	٢٢٣٠٠
…ية	١٣٤٤٠	ابن سيناء	٢٢٣٠٠
…ية	١٣٦٠٠	ابن باجه	٢٢٣٠٠
…ية	٢٢٣٠٠	ابن جبير	٢٢٣٠٠
…اجد	٩١٠٠	جلفار	٢٢٣٠٠
…ة	٢٢٣٠٠	احمد الفاتح	٢٢٣٠٠
…طوطة	٢٢٣٠٠	ذى قار	٢٢٣٠٠
…شد	٢٢٣٠٠	فتح الخير	٢٢٣٠٠
…ان	٢٢٣٠٠	تبوك	٢٢٣٠٠
…لطفيل	٢٢٣٠٠	الغجيرة	٢٢٣٠٠
…دون	٩١٠٠	اليمامة	٢٢٣٠٠
…دون	٢٢٣٠٠	عرفات	٢٢٣٠٠
…لرشيم	٢٢٣٠٠	السعديات	٢٢٣٠٠
…لأثير	٢٢٣٠٠	الريان	٢٢٣٠٠
…لنفيس	٢٢٣٠٠	المحرق	٢٢٣٠٠

وهناك مشاريع منبثقة عن جامعة الدول العربية منها :

الاكاديمية العربية للنقل البحرى : (١)

لقد اتخذ مجلس جامعة الدول العربية قراره رقم (٢٦٣١) في عام ١٩٧٠ بانشاء الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، وقد نصت اتفاقية انشاء الاكاديمية العربية للنقل البحرى على الآتي :

نظرا لما للنقل البحرى من أهمية بالغة في نطاق التجارة الدولية وضمانا لقيام مؤسسات النقل البحرى في الوطن العربي وفقا لافضل الاسس العلمية والاقتصادية والادارية ورغبة في تعليم العاملين في قطاع النقل البحرى في الدول العربية وتأهيلهم ورفع مستواهم وعملا في تشغيل الاساطيل التجارية تشغيلا تجاريا وتحقيقا لاغراض ميثاق جامعة الدول العربية فقد اتفقت على أن ينشأ في نطاق جامعة الدول العربية منظمة عربية متخصصة تسمى الاكاديمية العربية للنقل البحرى تكون لها الشخصية القانونية المستقلة .

ولقد فوضت جمهورية مصر العربية بالاتصال بالمنظمة البحرية الاستشارية الدولية بهيئة الأمم المتحدة بطلب المعلومات اللازمة لانشاء مركز اقليمي لتدريب العاملين في مجال النقل البحرى وذلك بناء على توجيه اللجنة الدائمة للنقل والمواصلات بجامعة الدول العربية . وفي عام ١٩٧٢ قرر المجلس الاقتصادى لجامعة الدول العربية اعتبار الاكاديمية العربية للنقل البحرى احدى منظمات جامعة الدول العربية ومقرها بجمهورية مصر العربية بالاسكندرية .

---

١) الديواني عبد الوهاب ، ١٩٨٩ - دور الاكاديمية العربية في دفع عجلة الاقتصاد العربي على الصعيد الدولي . المجلة البحرية ، الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، الشارقة ، ص ٤ - ٦ .

وفي عام ١٩٨٠ تم نقل مقر الأكاديمية العربية للنقل البحرى الى الشارقة وذلك بعد انغماس النظام المصرى باتفاقية كامب ديفيد وانعزاله عن العالم العربي . وتقوم الأكاديمية العربية للنقل البحرى بمد قطاع النقل البحرى العربي بالعمالة المدربة والخبرات البحرية حيث تقوم بتخريج :

١- ضباط أعالي البحار .
٢- ضباط سطح .
٣- مهندسين بحريين .
٤- ضباط راديو .
٥- عمالة بحرية متدربة .

وبهذا تبدو أهمية المشروعات البحرية العربية في دعم صناعة النقل البحرى العربية بجميع مكوناتها من أجل رسم سياسة التجارة الخارجية العربية التي تهدف الى تحقيق الاستقلالية في نقل مقومات تنميتنا ، والحفاظ على أمننا الغذائي والقومي وخاصة مشروعات النقل البحرى العربي المشترك التي تربط الموانئ العربية بشبكة من الخطوط المنتظمة تكفل انتقال البضائع العربية بشكل منتظم وبأوقات محددة ومناسبة مما يعكس زيادة التبادل التجارى بين الدول العربية .

اذ أن أحد الأسباب الأساسية في انخفاض حجم التبادل التجارى الخارجي بين البلدان العربية ناتج عن ضعف خدمات النقل البحرى .

ويقول د . سلمان داوود سلمان " أنه من خلال الدراسات الميدانية التي أجريت ، والمقابلات الشخصية مع كثير من ذوى المصالح الحقيقية في التجارة بين الدول العربية تبين أن ضعف خدمات النقل البحرى

وبخاصة المنتظمة منها تشكل عائقا أمام الاستجابة القريبة والبعيدة المدى لمتطلبات السوق العربية من البضائع (١) .

١) سلمان داود سلمان ، المواصلات البحرية في الوطن العربي ، في المواصلات في الوطن العربي ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢١٤ .

الفصل السادس

البيـــوع البحريـــة

المبحث الأول : البيوع البحرية عند الوصول .

المبحث الثاني : البيوع البحرية عند القيـام .

الفصل السادس

البيـــوع البحريـة

يعتبر التبادل التجارى على الصعيد العالمي محركا لعجلة الاقتصاد الدولي مع الأخذ بعين الاعتبار استحالة الانغلاق الاقتصادى وصعوبة الاكتفاء الذاتي واستحالة القدرة على تحقيقه بشكل أمثل في العصر الحاضر المتنوع الاختصاصات والاهتمامات ، وتقسيم العمل الدولي .

ولقد خلق اختلاف العادات والأعراف والتقاليد التجارية بين الدول نوعا من الارتباك والخلل في التجارة الدولية ، دفع القائمين عليها لخلق تنظيم قانوني يضبطها ويضع حدا للخلافات الناشئة بين الدول ، ومن أجل هذا الغرض عقدت جمعية القانون الدولي عام ١٩٢٨ مؤتمرا تم فيه وضع قواعد خاصة عن العادات التجارية المتبعة في الدول المختلفة ، ولم يكتب لهذه القواعد النجاح ، فاجتمعت غرفة التجارة الدولية في عام ١٩٣٦ وأصدرت مجموعة من القواعد المتعارف عليها دوليا لتفسير المصطلحات المستعملة في عقود التجارة الخارجية ، بقصد وضع حد للمتاعب التي يسببها اختلاف العرف التجارى بين الدول ، عرفت هذه المجموعة باسم (انكوتيرمز) ١٩٣٦ وهو مصطلح للتجارة الدولية اختصارا للكلمات الانكليزية التالية : INTERNATIONAL COMERCICAL TERMS (١)

ولقد طرأت على هذه المجموعة عدة تغيرات واكبت التغيرات في أنظمة النقل والتجارة العالمية فصدرت مجموعة أخرى دعيت مجموعة (انكوتيرمز) ١٩٥٣ . وانطلاقا من التغيرات في الأنظمة المتبعة في النقل العالمي صدرت مجموعة أخرى (انكوتيرمز) في سنة ١٩٨٠ ،

---

١) السويفي مختار ، مصطلحات النقل البحرى والتجارة الخارجية . مرجع سبق ذكره ، ص ١٨٠ .

ولقد تمثلت هذه التغيرات في نظام النقل بالحاويات والمرادات والنقل بالدحرجة وغيرها من التغيرات والتعديلات في أساليب النقل العالمي وكانت البيوع البحرية من المصطلحات التي تشكل ركنا أساسيا في التجارة الدولية وأخضعت الى التحويل والتبديل .

ماهو المقصود بالبيع البحرى ؟ :

يشكل البيع البحرى البيع الذى يرد على بضاعة تنقل بطريق البحر ، ولكن لا يكفي من الناحية القانونية أن يطلق على بيع أنه بحرى مقابل أن يتم بطريق البحر فقط ، وانما يجب أن يتقابل عقد النقل البحرى مع عقد البيع البحرى ، أى يجب أن يواجه كلا الطرفين واجبات والتزامات أوجدها هذا البيع .

وقد عرّف عدد من الباحثين البيع البحرى ، مثل :

١- بيرد يكاز (BERDICAS) الذى عرّفه بأنه :
" عقد بيع تجارى يتضمن حقوقا والتزامات خاصة بالنسبة للمتعاقدين كنتيجة لضرورة النقل البحرى لاتمام العقد " (١) .

٢- وعرّفه د . مصطفى كمال طه بأنه :
" هو بيع البضائع التي تنقل بطريق البحر وهو يقابل بوجه عام عملية تصدير بالنسبة للبائع واستيراد بالنسبة للمشترى " (٢) .

مما سبق يمكن أن نعرّف البيع البحرى بأنه (بيع دولي ينظم العلاقة بين البائع والمشترى ، موضوعه بضاعة تنقل بطريق البحر)

---

١) حسني أحمد ، ١٩٨٣ - البيوع البحرية . الطبعة الثانية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ص ١٦ .

٢) كمال طه مصطفى ، القانون البحرى . مرجع سبق ذكره ، ص ٢٩٦ .

والمقصود هنا بتنظيم العلاقة : تحديد واجبات ومسؤوليات كل من البائع والمشترى .

خصائص البيع البحرى :

لكي يعتبر البيع بحريا ، يجب أن تتوفر فيه الخصائص التالية :

١- يرد على بضاعة تنقل بحرا .
٢- يتقابل الطرفان في العقد ويواجهان الالتزامات والصعوبات .
٣- يتميز عقد النقل البحرى عن باقي العقود بأنه لا يتوقف على فصل النقل البحرى ، بل يمتد الى الانعكاسات القانونية للنقل والالتزامات المتقابلة لكل من البائع والمشترى .
٤- ارتباط البيع بالنقل البحرى يخلع عليه طابعه " البحرى " .
٥- بيع دولي .

أنواع البيوع البحرية :

تنقسم البيوع البحرية الى قسمين :

أولا- بيوع بحرية تتم عند الوصول وندرسها كبحث أول .
ثانيا- بيوع بحرية تتم عند القيام وندرسها كبحث ثان .

المبحث الأول

البيوع البحرية عند الوصول

تنقسم البيوع البحرية عند الوصول الى نوعين :

أولا-البيع بسفينة معينة :

وقد انتشر هذا النوع من البيع في القرن التاسع عشر ، حيث كانت سائدة في ذلك الوقت عملية النقل بالسفن الشراعية ، وكان ما يهم المشترى أن يعرف نوعية السفينة التي تنقل بضائعه ، وسرعتها ، ودرجة الامانة فيها .

ويلتزم البائع في هذا البيع باحضار البضاعة على نفقته حتى ميناء الوصول ويعلم المشترى باسم السفينة التي تنقل البضاعة التي عينها في عقد البيع ويتحمل مخاطر الطريق حتى يتم تسليم البضاعة للمشترى في ميناء الوصول ، وفي حال هلاك البضاعة في الطريق لا يعفي البائع من المطالبة ببضاعة أخرى ، الا اذا أثبت ظرف القوة القاهرة .

والعلة في شرط القوة القاهرة علة قانونية ، والسبب في عدم ملاحقة البائع في حال القوة القاهرة يعود الى أن البائع قد أوفى بالتزاماته عندما خصص سفينة معينة وشحن البضائع عليها ، حسب قانون الموجبات والعقود (١) . أى أن المنقول الذى لا يعين الا بنوعه لا تنتقل ملكيته الا بافرازه . ولكن الملكية في هذا البيع لا تنتقل الا في ميناء التفريغ ، ولهذا يدعى : بيعا مع تأجيل انتقال الملكية الى الوصول (٢) .

---

١) و ٢) كمال طه مصطفى ، القانون البحرى ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٩٧ .

خصائص هذا البيع :

١- لا تنتقل الملكية الا بميناء الوصول .

٢- تحمّل البائع لمخاطر الطريق ، وإذا هلكت البضاعة لا يعفى البائع من تسليم غيرها الا في حال أثبت البائع " القوة القاهرة " .

٣- يعين البائع السفينة ويخطر المشترى باسمها والمعلومات المتعلقة بها .

التزامات أطراف العقد : (١)

١- التزامات البائع SELLER MUST

آ - يعين السفينة ويشحن البضائع على ظهرها .
ب - يتحمل مخاطر الطريق .
جـ - يضمن العيوب الخفية .

٢- التزامات المشترى BUYER MUST

آ - تسلّم البضاعة في ميناء الوصول .
ب - دفع ثمن البضاعة .

ثانيا - البيع بسفينة غير معينة :

يقترب هذا البيع كثيرا من البيع بسفينة معينة ولكنه يختلف عنه في بعض الأمور ، وقد انتشر هذا البيع بعد انتشار الخطوط الملاحية وانتشار السفن المتطورة حيث لم يعد يهم المشترى معرفة نوعية السفينة التي ستقوم بنقل البضاعة .

---

(١) 1)BES.J,1960 CHARTERING & SHIPPING TERMS.TENTH EDITION.LONDON E12 QE ,258P.

خصائص هذا البيع :

١- لا يعين المشترى السفينة .

٢- لا يعرف المشترى عن عملية النقل ، سوى أن البضاعة سوف تسلّم له في ميناء الوصول .

والفرق بين هذا البيع والبيع بسفينة معينة هو أن البائع في حال هلاك البضاعة لا يعفى من تسليم غيرها حتى في حال القوة القاهرة خلافا للبيع بسفينة معينة .

والعلة في هذه التفرقة هي أن البيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة تم افرازها بتعيين السفينة التي تقوم بنقلها ، أما في البيع بسفينة غير معينة فليس ثمة افراز أو تعيين للبضاعة ، وانما يتحقق الافراز بتسليم البضاعة للمشترى (١) .

ان طريقة " البيوع عند الوصول " لم تستمر فترة طويلة وذلك لأنها تحمل في طياتها عيوبا لكل من البائع والمشترى . نذكر من هذه العيوب :

١- يتحمل البائع مخاطر الطريق ويلزم بتسليم بضاعة أخرى في حال الهلاك ، وحتى في حال القوة القاهرة اذا كان البيع بسفينة غير معينة .

٢- لا يستطيع المشترى التصرف في البضاعة حتى تصل الى ميناء الوصول وهي فترة زمنية ليست بالقصيرة مما يخلق تجميدا لرأس المال .

٣- يتحمل البائع في هذا البيع أعباء ابرام عقد النقل والتأمين على البضاعة .

---

(١) كمال طه مصطفى ، القانون البحرى ، المرجع السابق ذكره ، ص ٢٩٩ .

المبحث الثاني

البيوع البحرية عند القيام

--

وتنقسم هذه البيوع الى نوعين :

أولا - البيع سيف (C.I.F.) :

وقد ظهر هذا البيع في القرن التاسع عشر ويرجع سبب انتشاره الى المزايا التي يقدمها الى كل من البائع والمشترى ، وقد انتشر هذا البيع أول الأمر في بلجيكا في منتصف القرن التاسع عشر على شكل بيع لم يعد موجودا الآن ، وهو بيع تحت الشراع يتحمل المشترى على أساسه مخاطر الطريق وهلاك البضاعة (١) .

ويستمد " البيع سيف " اسمه من المكونات التي يشكلها معبرا عنه بالأحرف الأولى للكلمات الانكليزية : COST INSURANCE FREIGHT ويشكل هذا المصطلح الثمن الذى يدفعه المشترى بشكل فاتورة اجمالية تتضمن قيمة البضاعة مضافا اليها قسط التأمين وأجرة النقل .

وقد عرّف الدكتور مصطفى كمال طه (٢) البيع البحرى " سيف " بأنه : " بيع البضاعة مع الالتزام بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحرى نظير ثمن اجمالي شامل لقيمة المبيع وأجرة النقل وقسط التأمين " .

ويمكننا أن نعرّف عقد البيع " سيف " كما يلي :

---

١) حسني أحمد ، البيوع البحرية ، مرجع سبق ذكره ، ص ١١٥ .

٢) كمال طه مصطفى ، القانون البحرى ، مرجع سبق ذكره ، ص ٣٠٠ .

هو عقد " بيع بحرى عند القيام " يلتزم خلاله البائع بابـــرام عقدى النقل والتأمين مقابل فاتورة اجمالية يدفعها المشترى .

- خصائص البيع " سيف " :

١- تنتقل ملكية البضاعة الى المشترى منذ وقت الشحن .

٢- ان مخاطر هلاك البضاعة تكون على عاتق المشترى منذ لحظـــة تجاوز البضاعة حاجز السفينة .

٣- يقوم البائع بابرام عقدى النقل والتأمين وشحن البضائع على ظهر السفينة .

- التزامات كل من البائع والمشترى في البيع " سيف " (١) :

١ - التزامات البائع " SELLER MUST " :

آ- يقوم البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن وفقا لشروط العقـــد من حيث الوزن ، العدد ، القياس ، الصنف ، النوع .

ب- يلتزم البائع بشحن البضاعة على ظهر السفينة بعد أن يكون قـــد أبرم عقد النقل الذى يتضمن اما حجز فراغ في سفينة أو استئجار سفينة ، ويجب أن تتوفر في السفينة الشروط الملائمة لنقـــــل البضاعة ، موضوع العقد . وقد يتفق في العقد على شروط يجـــب توفرها في السفينة سواء من حيث الدرجة ، أو الامانة ، أو السرعة ، أو غير ذلك من الشروط والمواصفات .

والمقصود هنا بشحن البضاعة على ظهر السفينة : وضعها علـــى السطح وليس في المنابر ، لأن وضعها في المنبر يحتاج الـــى

---

(١) BES.J.CHARTRING & SHIPPING TERMS 267P.

عملية " تستيف " وهي من مهمة الربان ، لأنها تحتاج الى حسابات وخبرة من أجل المحافظة على توازن السفينة في عرض البحر .

جـ - يلتزم البائع بابرام عقدى النقل والتأمين : حيث يتم بموجب عقد النقل ، نقل البضاعة المعينة في عقد البيع ، وتحديد طريقة دفع أجرة النقل مقدما ، أوعند الوصول ، أوغير ذلك . كذلك يتم عقد التأمين مع شركة التأمين بدفع القسط على أن يغطي عقد التأمين كامل الرحلة البحرية .

د - يلتزم البائع بتسليم المستندات الممثلة للبضاعة هي سند الشحن (BILL..OF LOADING) وفاتورة البيع ووثيقة التأمين .

هـ - يلتزم البائع بضمان العيوب الخفية في البضاعة .

و - يلتزم البائع باعلام المشترى بميناء وموعد الشحن حتى يستطيع أن يحدد وبشكل تقريبي موعد وصول السفينة الى ميناء التفريغ .

٢ - التزامات المشترى " BUYER MUST " :

آ - يلتزم المشترى بدفع الثمن المتفق عليه ، وهو مبلغ مقطوع يشمل قيمة البضاعة ، مضافا لها قسط التأمين وأجرة النقل ، وفي الغالب تتم عملية الدفع بشكل اعتماد مستندى .

ب - يلتزم المشترى بتسلم المستندات التي يرسلها البائع ان كانت مطابقة لما هو متفق عليه .

جـ - يتحمل كافة المصاريف والنفقات المتعلقة بالبضاعة اثناء نقلها خلال الرحلة البحرية ، حتى بلوغ ميناء الوصول وكذلك التفريغ ورسوم التلبيص ورسوم استعمال المواعين مالم تكن هذه المصاريف قد تضمنتها أجرة نقل البضاعة ومالم يتفق على غير ذلك .

د - يتحمل كافة المخاطر منذ لحظة عبور البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن .

هـ - يتحمل مصاريف استخراج المستندات التي يستخرجها له البائع بناء على طلبه .

و - يتحمل مصاريف استخراج شهادة المصدر والمستندات القنصلية .

ز - يتحمل الرسوم الجمركية وقت اجراء عملية الاستيراد ورسوم التراخيص وأذون الاستيراد .

- مزايا البيع " سيف " وعيوبها لكل من المشترى والبائع :

١ - مزايا البيع بالنسبة للمشترى :

آ - يعتبر المشترى مالكا للبضائع بمجرد وضعها على ظهر السفينة ويستطيع التصرف بها كيفما يشاء وهذا يشكل أهمية في التجارة البحرية ومرونة في العلاقات التجارية بالنسبة للمشترى .

ب - يعفى المشترى من أعباء اجراء عقدى النقل والتأمين .

جـ - يدفع مبلغا محددا بشكل اجمالي لا يسأل بعده عن أى تغييرات في أجور النقل أو أقساط التأمين أو غير ذلك .

أما عيوب البيع " سيف " بالنسبة للمشترى :

آ - يخسر المشترى في طريقة البيع (سيف) امكانية تحديد نوع السفينة وشركة النقل وبالتالي لا يستطيع أن يقدم الدعم لأسطوله الوطني من خلال التعاقد معه على نقل البضائع ، وينسحب هذا القول على شركات التأمين الوطنية .

ب - يتحمل مخاطر الطريق وهلاك البضاعة بمجرد تجاوزها حاجز السفينة .

جـ - يدفع ثمن البضاعة قبل فحصها وفقا للاعتماد المستندى الـــذى يفتحه للبائع مقابل المستندات .

٢ - مزايا البيع " سيف " بالنسبة للبائع :

آ- لا يتحمل مخاطر الطريق وهلاك البضاعة بعد تجاوزها حاجز السفينة في ميناء الشحن .

ب- يستطيع أن يحدد شركة النقل والتأمين وبالتالي يستطيع أن يدعـــم أسطوله الوطني ومؤسسات وشركات التأمين الوطنية .

أما عيوب البيع " سيف " بالنسبة للبائع فهي :

آ- يتحمل أعباء عقد النقل والتأمين .

ب- يتحمل أية زيادة في أجرة النقل في حال حدوث تطورات في ســـوق النقل قد تؤدى الى زيادتها .

ثانيا- البيع فوب (F.O.B.) :

يرجع تاريخ البيع (فوب) الى أوائل القرن التاسع عشـــر حيث انتشر في تلك الفترة ، ولوعدنا الى أصل تسمية البيع (فوب) لوجدنا أنها مشتقة من الأحرف الأولى للكلمات الانكليزية التاليــــــــــة : FREEON BOARD وهذا يعني أن البضاعة حرة على ظهر السفينـــــة ، وهذا الأصل في البيع (فوب) . ولكن البعض اختلف على هـــــذا الاصطلاح وقرب هذا البيع من البيع (فاس) FREE ALONG SIDE SHIP ويعبر عنه بالأحرف التالية : F.A.S واختلف على الأمر فريقان :(١)

---

١) حسني أحمد ، البيوع البحرية . مرجع سبق ذكره ، ص ٤٢٩ .

الاول : اعتبر هذا البيع أقرب الى البيع (فاس) أى أن يتم تسليم البضاعة الى جانب السفينة .

الثاني : اعتبر الاصل في البيع (فوب) هو تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة .

تعريف البيع (فوب) :

هو بيع بحرى يتعهد البائع من خلاله بوضع البضاعة على ظهر السفينة (المحددة من قبل المشترى) ويتحمل مخاطر البضاعة ونفقاتها حتى وضعها على ظهر السفينة .

خصائص البيع (فوب) :

١- بيع بحرى تنتقل ملكية البضاعة فيه الى المشترى بمجرد وضعها على ظهر السفينة (١) .

٢- يتحمل المشترى هلاك البضاعة بعد وضعها على ظهر السفينة .

التزامات البائع والمشترى في البيع (فوب) :

١ - التزامات البائع :

آ - يقوم بتوريد البضاعة المتفق عليها في العقد وشحنها على ظهر السفينة المحددة من قبل المشترى .

ب - يتحمل المخاطر المحيطة بالبضاعة ومصاريفها حتى تصل الى ظهر السفينة .

---

١) لقد أقرت غرفة التجارة الدولية أنه يتم نقل الملكية والمخاطر في البيع (فوب) منذ أن يسلم البائع البضاعة على ظهر السفينة التي يعينها المشترى ، ومنذ أن تكون السفينة قد أخذت البضاعة في عهدتها .

جـ - يقوم باستصدار واخراج اذن التصدير والتراخيص الحكومية اللازمة لعملية تصدير البضاعة .

د - يلتزم باعلام المشترى بأن البضاعة قد شحنت على ظهر السفينة التي عينها المشترى .

٢ - التزامات المشترى :

آ- يقوم بابرام عقدى النقل والتأمين ، ويقوم باعلام البائع باسم السفينة ورصيف الشحن ومواعيد وصول السفينة الى الميناء ومواعيد تسلم البضاعة على ظهر السفينة .

ب - يتحمل مخاطر ومصاريف البضاعة بعد أن تعبر حاجز السفينة في ميناء الشحن .

جـ - يتحمل مصاريف استخراج شهادة المصدر والشهادات القنصلية .

د - وفاء الثمن : الأصل في البيع (فوب) أن يتم دفع الثمن بمجرد شحن البضاعة على ظهر السفينة ولكن أمر الدفع وطريقته يتوقفان على الاتفاق بين الطرفين (البائع ، والمشترى) حيث يتم الدفع نظير المستندات .

هـ - يلتزم بتسلم البضاعة في ميناء التفريغ في الموعد المحدد .

مزايا وعيوب البيع (فوب) بالنسبة للمشترى والبائع :

١ - مزايا البيع (فوب) بالنسبة للمشترى :

آ - تنتقل ملكية البضاعة الى المشترى بمجرد شحن البضاعة على ظهر السفينة مما يفتح المجال للتصرف فيها .

ب - من خلال ابرام عقد النقل والتأمين يقدم الدعم لأسطوله الوطني .

أمـا عيوب البيع (فوب) بالنسبة للمشترى :

آ - يتحمل مخاطر البضاعة وهلاكها منذ لحظة وضعها على ظهـر السفينة .

ب - يتحمل أعباء ابرام عقدى النقل والتأمين .

٢ - مزايا البيع (فوب) بالنسبة للبائع :

آ - لا يتحمل أعباء ابرام عقدى النقل والتأمين .

ب - لا يتحمل هلاك البضاعة أو تلفها بعد وضعها على ظهر السفينة .

أمـا عيوب البيع (فوب) بالنسبة للبائع :

آ - يخسر البائع بفقدانه ابرام عقدى النقل والتأمين تقديـم المساعدة لأسطوله الوطني ولشركاته الوطنية .

ب - قد تتأخر البضاعة على الرصيف لعدم استطاعة التوفيق بيـن الموعد المحدد من قبل المشترى وموعد وصول السفينة مما يعـرض البضاعة لخطر بقائها على الرصيف في حالة التأخير .

الفصل السابع
التأميـــن البحـــري
--

المبحث الاول : بيانات عقد التأمين البحري .

المبحث الثاني : أنواع وثائق التأمين البحري .

المبحث الثالث : أسس عقد التأمين البحري .

المبحث الرابع : موضوع التأمين البحري .

المبحث الخامس : كيف تحدد قيمة الاشياء موضوع التأمين .

المبحث السادس : المخاطر المؤمن ضدها .

المبحث السابع : التزامات المؤمن والمؤمن له .

الفصل السابع

التأميـــن البحـــرى

مفهوم التأمين البحرى وأهميته :

يشكل التأمين قاعدة هامة في النشاط الاقتصادى العالمي وخاصة بالنسبة للمشاريع والصناعات التي تتعرض لأخطار أكثر من غيرهـــا . فمن خلال عملية التأمين يتم نقل الخطر أوتحويله من المتعرضين لـــه الى أشخاص متخصصين في تحمله وبذلك يعطي نوعا من الاستقـــرار للتجارة الدولية وللمشاريع الاقتصادية ويسمح بدخول روءوس أمـــوال جديدة في الصناعات التي يرتفع فيها عنصر الخطر .

ويقول أحد المتخصصين في أمور التأمين : أنه لمعرفة أهميـــة التأمين لنتخيل عدم وجوده . وتزداد فعالية التأمين في التجارة الدولية المنقولة بحرا لتعرضها لأخطار أكثر من غيرها ، ولا يوجد اليوم بضاعـــة تعبر البحار دون التأمين عليها ولا يوجد سفينة تبحر دون بوليصـــة تأمين تحميها .

ويعتبر التأمين البحرى من أقدم أنواع التأمين ولقد اختلـــف الموءرخون في تحديد بداية تشكل النواة الأولى التي أثمرت التأميـــن البحرى بشكله الحاضر فمنهم من قال ان البابليين قد عرفوا نوعـــا من نقل عبء الخطر منـــــــذ ٣٠٠٠ سنة ق.م ومنهم من قـــال

انه ظهر قبل (٤) آلاف سنة عند الصينيين بشكل توزيع الخطر من أجل تخفيف الخسارة الكبيرة (١) * (٢).

ويمكن أن نقول أن التأمين البحرى شكل من أشكال الحماية الاقتصادية تقوم بها مؤسسات وشركات متخصصة لحماية الأموال المعرّضة لخطر بحرى .

ويعتبر التأمين البحرى اليوم نتاج ما كان يطلق عليه سابقا قرض المخاطرة الجسيمة (٣) . وقرض المخاطرة الجسيمة هذا عبارة عن عقد بين شخصين يقدم الأول (صاحب رأس المال) مبلغا من المال لصاحب سفينة بحرية صالحة للملاحة لتأمين ما يحتاجه خلال رحلة بحرية مقابل فائدة معينة ، وهي عادة أكبر من الفائدة السائدة في السوق ، يحصل عليها في نهاية الرحلة بالاضافة الى القرض في حال النجاح وفي حال الفشل يكون من الخاسرين .

---

١) ٢) كامل عباس الحلواني ، ١٩٦٥ - الخطر والتأمين . دار المعارف ، مصر ، ص ١٤ .

٣) نفس المرجع ، ص ١٥ .

*) مفهوم توزيع الخطر عند الصينيين ظهر على الشكل التالي : ان أحد الأشخاص راقب عملية الملاحة في أحد الأنهار الخطيرة فوجد أن ١٠٪ من السفن التي تبحر في النهر لا تصل الى وجهتها فقام بتقسيم البضاعة الى عشرة أجزاء ونقلها على عشر سفن ، وبهذا تفادى احتمال غرق البضاعة بأكملها وكانت هذه الطريقة بمثابة توزيع الأخطار حتى لا يتعرض الشخص لخسارة كبيرة .

وقد كانت فكرة التأمين في هذه المرحلة تتمثل في عملية نقل الخطر من المؤمن له الى المؤمن مع أنه لو أجرينا عملية تحليل لقرض المخاطرة الجسيمة * (١) لوجدناه يحمل أسس التأمين البحرى المعاصر . ولكن أصبحت اليوم شركات ومؤسسات عالمية تقوم بدور التأمين واتخذت العمليات التأمينية شكلا دوليا .

---

١) المرجع السابق ، ص ١٥

*) أسس قرض المخاطرة الجسيمة :

١- الفائدة التي يدفعها صاحب السفينة تمثل اليوم (قسط التأمين) .

٢- يحمل عقد المخاطرة احتمال الربح والخسارة .

٣- يتضمن نقل عبء الخطر . من صاحب السفينة أو البضاعة الى القرض .

٤- تعدد الأخطار ، بفرض أن صاحب رأس المال يجرى أكثر من عملية اقراض .

المبحث الأول

بيانات عقد التأمين البحرى (بوليصة التأمين)

نظم القانون البحرى عقد التأمين البحرى فعرفه المشرع على الشكل التالي : " عقد يرضى بمقتضاه الضامن تعويض المضمون عن الضرر الذى يلحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكه " (١) .

ويعرف د . علي جمال الدين التأمين البحرى بأنه " عقد يكون موضوعه اتقاء خطر يتعلق برحلة بحرية " (٢) .

كذلك يعرّف التأمين البحرى بأنه عقد تلزم بموجبه شركة تأمين بتعويض المؤمن له عن أى تلف يحدث نتيجة حوادث متفق عليها وذلك في مقابل قسط التأمين (٣) .

مما سبق يتبين التالي :

١- يجب أن يتم عقد التأمين على شيء يلحقه خطر ولا يمكن عقد تأمين في حال عدم وجود الخطر .

---

١) كمال طه مصطفى - مبادىء القانون البحرى . مرجع سبق ذكره ، ص ٤٠٦ .

٢) جمال الدين علي ، ١٩٨٧ - القانون البحرى . الكتاب الجامعي ، جامعة القاهرة ، ص ٣٥٧ .

٣) وسيم غالي محمد ، ١٩٦٧ - معاملات السفن لضباط أعالي البحار . طبعة أولى ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ص ٢٥٥ .

٢- يجب أن يكون التعويض المقدم للمؤمن له في حدود الضرر والغاية من ذلك أن التأمين لا يمكن ولا يجوز أن يؤدى الى اثراء الغير وانما اعادة المؤمن له الى الوضع الذى كان عليه قبل حدوث الخطر أو الضرر .

من هنا لا يستطيع المؤمن له أن يؤمن على نفس الشيء ومن نفس الأخطار بكامل القيمة أكثر من مرة لأنه في حال تحقق الخطر يؤدى ذلك الى اثرائه وهذا مناف لقانونية التأمين .

٣- لا يستحق المؤمن له التعويض في حال وقوع خطر غير متفق عليه في العقد .

٤- يجب أن يقوم المؤمن له بدفع قسط التأمين وفق الاتفاق في العقد حتى يستحق التعويض .

٥- لا يجوز ابرام عقد تأمين بحرى بعد تحقق الخطر أو زواله .

ولقد أوجب القانون البحرى أن يتضمن عقد التأمين البحرى عدة بيانات ينبغي ذكرها بوضوح ، مثل : (١)

١- اسم أطراف العقد المؤمن ، المؤمن له .
٢- تاريخ عقد التأمين المفصل (بالسنة والشهر واليوم والساعة) .
٣- مبلغ التأمين .
٤- قسط التأمين .
٥- الأخطار التي يشملها التأمين .
٦- منطقة التأمين .
٧- مدة التأمين .

---

١) حداد الياس ، القانون التجارى (برى بحرى جوى) . مرجع سبق ذكره ، ص ٥٠٠ .

٨- تحديد موضوع التأمين ومعلومات مفصلة عنه .

٩- توقيع المؤمن أو من يمثله .

١٠- هذه البيانات ليست محددة بشكل قاطع وحصري ولأطـــراف العقد الحق باضافة مايريدونه انطلاقا من أن العقد شريعـــة المتعاقدين .

المبحث الثاني

أنواع وثائق التأمين البحري

--=--

تختلف وثائق التأمين حسب موضوع التأمين ، ومدة التأمين ، ومدى شمولية التأمين .

أولا - حسب موضوع التأمين :

أ - عقود تأمين السفينة : وهناك نوعان من العقود :

١- عقد تأمين السفينة أثناء البناء ويغطي الأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء بنائها وتجربتها .

٢- عقد تأمين السفينة أثناء عملها خلال ممارستها الملاحة البحرية .

ب - عقد تأمين البضائع :

١- التأمين بوثيقة خاصة أى التأمين على بضاعة محددة بذاتها ، أيا كان نوع البضاعة .

٢- التأمين بوثيقة عائمة : حيث يؤمن المؤمن في حدود مبلغ معين على جميع البضائع التي سوف تشحن لحساب شخص ما من ميناء معين الى آخر خلال فترة زمنية معينة كأن يؤمن تاجر على البضاعة التي يستوردها أو يصدرها خلال سنة . ومن فوائد هذه الطريقة أن صاحب البضاعة لا يقوم بتقديم وثيقة تأمين عن كل ارسالية بحرية يستوردها أو يصدرها . ولكنها قد تخلق مشكلة لشركة التأمين نتيجة الغش حيث قد يقوم الشخص المؤمن بشحن البضائع المعرضة للخطر أكثر من غيرها ، من حيث تكوينها خلال فترة التأمين ويبقي البضاعة الأقل خطرا . ومن أجل حل

هذه المشكلة نظم القانون البحرى وأوجب على صاحب البضاعة أن يقدم كشفا بجميع البضائع التي سوف يشحنها خلال فترة التأمين .

ثانيا - وثائق حسب مدة التأمين ، وتشمل :

أ - عقد تأمين الرحلة :

يتم هذا العقد بالتأمين على بضاعة أو سفينة تنقل أو تبحر من ميناء معين الى آخر بغض النظر عن وقت الرحلة البحرية وانما تنتهي عملية التأمين بمجرد وصول البضاعة الى ميناء التفريغ وانزالها على الرصيف ، ويلائم هذا العقد البضاعة أكثر من ملاءمته للسفينة .

ب - عقد التأمين بالمدة :

يبرم هذا العقد وفق تاريخ معين وينتهي وفق تاريخ آخر وهنا يحدد التاريخ بالتفصيل لأهميته في تحديد بدء التأمين ونهايته خاصة موضوع التأمين قد يتعرض لخطر بعد ساعة من نهاية مدة التأمين فلا يستحق صاحب الشيء المؤمن عليه التعويض . لهذا فان عقد التأمين بالمدة بالنسبة للسفن قد يصادف انتهاؤه أثناء رحلة بحرية للسفينة لذلك نظم القانون عملية تمديد مدة التأمين لغاية وصول السفينة الى الميناء ويكون هذا التمديد مقابل قسط اضافي بنفس معدل القسط في البوليصة ، ويلائم هذا النوع من التأمين السفن أكثر من البضائع .

جـ - عقد مختلط :

يجمع هذا العقد بين عقد الرحلة وعقد المدة الزمنية . وهو نادر الوقوع ، والبوليصة في هذا العقد سارية المفعول لمدة معينة ويحدد بها سير خط الرحلة .

ثالثا - وثائق التأمين حسب شموليتها :

آ - عقود التأمين التي تغطي الخسارة الكلية :

وتغطي هذه العقود الخسارة الكلية فقط . ومن الناحية الاقتصادية تعقد شركات التأمين هذه العقود على البضائع التي تتلف بسهولة نتيجة تعرضها لمياه البحر أولهزات البحر (أرز - سكر - زجاج) .

أما بالنسبة للشاحنين فيطلبون هذه العقود في حال كون البضاعة لا تتأثر الا بخسائر كلية مثل (المعادن) .

ب - عقد تأمين مع عدم ضمان المواريه الخاصة :

لا يغطي هذا العقد الا التلف والهلاك الكلي للبضاعة ، ولكنه يغطي الخسارة الجزئية العامة أى للمصلحة المشتركة .

مثال : حدوث حريق ، وأثناء اطفاء الحريق اتلفت بعض البضاعة (خسارة جزئية عامة) أو رمي بضاعة في البحر من أجل سلامة الرحلة البحرية .

ويغطي هذا النوع من التأمين التلف الجزئي في حالات معينة مثل جنوح السفينة أو تمزقها - اصطدامها - احتراقها .

جـ - التأمين مع ضمان المواريه الخاصة : (١)

يغطي هذا التأمين جميع الخسائر الجزئية للبضاعة نتيجة مخاطر البحر ويصدر هذا التأمين بسماح أوبدون سماح هلاك نسبة معينة من البضاعة كأن يقال أن البوليصة تغطي بضاعة ما بسماح ٣٪ .

---

١) السويفي مختار - مصطلحات النقل البحرى والتجارة الخارجية .
مرجع سبق ذكره ، ص ٩٢ .

د - التأمين ضد جميع المخاطر : (١)

يغطي هذا التأمين المخاطر التي تحدث نتيجة للتسرب أو السرقة أو الكسر أو غير ذلك من المخاطر غير البحرية ولا يغطي التلف نتيجة فعل خاطئ أو متعمد أو نتيجة تأخير ، أو عيب في البضاعة نفسها التي قد تؤدى الى التلف أو الهلاك . ولقد استحدث هذا الشرط في سنة ١٩٥١ ونصه بالشكل التالي :

" هذا التأمين ضد الكوارث التي ينتج عنها فقد أو تلف الاشياء المؤمن عليها علما بأن هذه الشروط لا تغطي بأى حال من الاحوال الفقد أو التلف أو زيادة المصروفات التي تحدث كنتيجة مباشرة للتأخير في النقل أو قابلية البضائع أو الاشياء المؤمن عليها للتلف . (٢)

و - وثيقة التأمين من المخزن الى المخزن :

نظرا لوحدة النقل ووجود نظام النقل المخترق من الباب الى الباب FROM DOOR TO DOOR كان لا بد من التأمين على البضاعة بكامل الرحلة التي تسلكها . ولكن خلافا قانونيا جرى في هذا الموضوع من حيث بقاء صفة التأمين البحرى في حال قطعت البضاعة مسافة (برية مثلا) ولقد نظم القانون هذه المشكلة حيث اعتبر أن التأمين يبقى بحريا اذا كان النقل البحرى يشكل فرعا من الاصل .

فاذا كانت بضاعة ما ستشحن من دمشق الى اليونان فان الرحلة البرية للبضاعة من دمشق الى طرطوس تعتبر مغطاة بالتأمين البحرى نظرا لانها تعتبر فرعا من أصل الرحلة .

---

١) نفس المرجع السابق ، ص ٩٥ .

٢) وسيم غالي محمد - معاملات السفن لضباط أعالي البحار . مرجع سبق ذكره ، ص ٢٧٦ .

المبحث الثالث

أسس عقد التأميـــن البحرى (١)

-=-

١- يعتبر عقد التأمين البحرى عقدا رضائيا ، اذ يبرم بمجرد تطابـق ادارة الطرفين ويشترط أن يكون العقد مكتوبا والكتابة هنا لاثبـات العقد لا لابرامه .

٢- ان عقد التأمين البحرى لا يؤدى الى اثراء الغير وانما اعـــادة المتضرر الى الحالة التي كان عليها قبل حدوث الضرر ، ومن هنا لا يستطيع الشخص أن يؤمن على الشيء وعلى الاخطار نفسهـــا أكثر من مرة ، ولكن يستطيع أن يؤمن لدى أكثر من شركة تأميـن على الخطر نفسه دون أن يتعدى مجموع مبالغ التأمين كلهـــا قيمة الشيء موضوع التأمين .

٣- عقد التأمين البحرى عقد اذعان : يتمتع عقد التأمين في الوقـت الحاضر بمحدودية الحرية لأن شركات التأمين ونتيجة القـــوة الاقتصادية التي تتمتع بها تحدد عقود التأمين بشكل معيـــن وبشروط معينة دون مناقشة حرة بين أطراف العقد :

٤- عقد التأمين البحرى من عقود حسن النية : عند ابرام عقد التأمين يقدم المؤمن له بيانات ومعلومات مفصلة عن الشيء موضوع التأميـن وتفترض شركة التأمين أن هذه المعلومات والبيانات صحيحـــة ، وان كتمان أية معلومات تتضح فيما بعد يؤدى الى بطلان عقـــد التأمين .

---

١) كمال طه مصطفى ـ مبادىء القانون البحرى . مرجع سبق ذكـــره ، ص ٤٠٦ .

٥- عقد التأمين عقد احتمالي : المقصود بأن عقد التأمين عقـــد احتمالي ، أنه عند ابرام العقد لا يعرف أى من الطرفيـــن ان كانت العملية سوف تؤدى الى ربح أو خسارة .

٦- عقد التأمين عقد تجارى : بالنسبة لشركة التأمين يعتبر هـــذا العمل عملا تجاريا بحكم ماهيته لانها تبغي من وراء ذلك ربحا . أما بالنسبة للمؤمن له فهو يعتبر عملا تجاريا بالتبعية .

المبحث الرابع

موضـــوع التأمين

- - -

يمكن القول أن كل مال معرض لأخطار الملاحة البحرية يجـــوز أن يكون محلا للتأمين البحرى ، ولقد عدّد القانون البحرى الأموال التي يـــرد عليها التأمين البحرى كما يلي : (١)

١- السفينـــــة :

أ - عقد التأمين على جسم السفينة :

ان عقد التأمين على السفينة يشمل بالاضافة الى جسم السفينـــــة ملحقاتها من الالآت والأجهزة ومعدات الملاحة ونفقات التجهيز ويجـــوز التأمين على السفينة قيد الانشاء .

ب - التأمين على أجرة السفينة (النولون) :

اذ قد يتعرض مجهز السفينة لفقدان أجرة النقل في حالة الهلاك ، لذلك يقوم المجهز بالتأمين على أجرة النقل . وقد جرى خلاف في موضـوع التأمين على أجرة السفينة حيث اعتبر البعض أن ذلك يتنافى مع مبـــادىء التأمين ويؤدى الى اثراء الغير ولكن في الحقيقة أن مفهوم التأمين يشمـل الخسارة وما يفوت على المتضرر من ربح .

ولقد أجاز المشرع السورى التأمين على أجرة السفينة في حين اعتـبر المشرع المصرى التأمين على أجرة السفينة غير وارد ، ويجب في حال التأمين على أجرة السفينة التفريق بين حالتين (٢) :

---

١) حداد الياس - القانون التجارى (برى ، بحرى ، جوى) ، مرجع سبق ذكره ، ص ٥٠٤ .

٢) نفس المرجع ، ص ٥٠٥ .

- اذا كان المؤمن قد أمن على السفينة وملحقاتها (المؤن والوقود والمعدات) فان التأمين على الأجرة يجب أن ينص على الاجرة الصافية * حتى لا يؤمن على الشيء نفسه مرتين .

- في حال التأمين على جسم السفينة فقط ، فله الحق بعقد التأمين على الأجرة الكاملة . وفي وقتنا الحاضر فان التأمين على أجرة السفينة قليل الوقوع لأن المجهز يعقد عقود النقل على أساس الأجرة المكتسبة مهما طرأ من حوادث . وبذلك فان التأمين على البضاعة يشمل الأجرة المكتسبة .

٢- البضاعة :

يتم التأمين على البضاعة بوثيقتين الأولى التأمين على البضاعة بوثيقة محددة والثانية التأمين على البضاعة بوثيقة عائمة . ونقدر قيمة البضاعة حسب سعرها في ميناء الشحن ، ويشمل التأمين بالاضافة الى قيمة البضاعة جميع الرسوم والنفقات حتى نقلها الى ظهر السفينة ، كما يشمل أجرة النقل في حال كانت الأجرة مكتسبة مهما كانت الشروط .

بالاضافة الى ثمن البضاعة والنفقات ، فان من الممكن أن يعقد الضمان أيضا على الربح المؤمل من الصفقة وفي هذه الحالة يجب أن تحدد نسبته في متن العقد ، واذا سكت عن ذلك اعتبرت أنها ١٠٪ من ثمن البضاعة في مكان السفر . (١)

---

*) الأجرة الصافية : تحدد المادة (٣١٢) من القانون البحرى الأجرة الصافية لستين في المائة جزافا من الأجرة الاجمالية مالم ينص في العقد على غير ذلك .

١) فرعون هشام ، ١٩٨٥ - القانون التجارى البحرى . الطبعة الثانية ، مديرية الكتب والمطبوعات ، جامعة حلب ، ص ٢٦١ .

٣- التأمين على مبلغ التأمين (اعادة التأمين) :

يتم اعادة التأمين على الشكل التالي : تقوم شركة التأمين التي عقدت عقد التأمين مع المؤمن له بالتأمين لدى شركة أخرى على مبلغ التأمين الذى أمنت عليه لحساب المؤمن له .

والناحية الاقتصادية في هذا الموضوع تكمن في أن الشركة تدفع أقساطا للشركة الأخرى أقل من القسط الذى تتلقاه من المضمون . لنفترض أن قسط التأمين الأول ١٥٪ من قيمة التأمين ، فان قسط اعادة التأمين يصل الى ١٠٪ أو الى ١١٪ وبذلك تستفيد الشركة بهذا الفرق .

قد نتساءل كيف توافق الشركة الأخرى على هذا الموضوع ، والجواب يكمن في أن شركات اعادة التأمين لاتنفق مبالغ على عمليات السمسرة والمكاتب الموجودة في جميع أنحاء العالم من أجل التأمين وبالتالي فان نفقاتها تكون أقل .

وقد تتبع شركات التأمين في بعض الأحيان عملية تقسيم التأمين لدى شركة أخرى والعلة في ذلك أن هناك حدا أعلى لدى شركات التأمين لاتستطيع تجاوزه في عملياتها ومن أجل عدم تفويت فرصة الربح عليها في حال كون قيمة التأمين كبيرة جدا ، فتقوم الشركة بتأمين القسم الذى تستطيع التأمين به ضمن الحد المسموح لديها والباقي لدى شركة أخرى .

٤- التأمين على قسط التأمين (١) :

لقد أجاز القانون البحرى بالتأمين على قسط التأمين ، والعلة في التأمين على قسط التأمين في المثال التالي :

لنفترض أن قسط التأمين ٢٠٪ من قيمة البضاعة (١٠٠٠) ل‌س في حال تحقق الخطر فان المؤمن له يدفع (٢٠٠) ل‌س ويأخذ (١٠٠٠) ل‌س ولكن في الحقيقة يكون قد أخذ (٨٠٠) ل‌س لأن القسط لا يرد .

التأميـــــن	قسط التأمين	ما يأخذ
١٠٠٠ ل‌س	٢٠٠ ل‌س	٨٠٠ ل‌س
اذا أمن على ٢٠٠ ل‌س	يدفع ٤٠ ل‌س	١٦٠ ل‌س
" " " ٤٠ ل‌س	يدفع ٨ ل‌س	٣٢ ل‌س
" " " ٨ ل‌س	يدفع ١٦ر٠ل‌س	٨٤ر٧ ل‌س
المجمـــــــوع	١٦ر٢٤٨	٨٤ر٩٩٩

لذلك فهو يحصل على مبلغ قدره ٨٤ر٩٩٩ ل‌س مقابل قسط تأميـن قدره ١٦ر٢٤٨ ل‌س وهو وضع أفضل من أن يدفع قسطا قـدره (٢٠٠) ل‌س ليأخذ (٨٠٠) ل‌س .

---

١) المرجع السابق ، ص ٢٦٢

المبحث الخامس

كيف تحدد قيمة الأشياء موضوع التأمين البحري

-=-

١- بالنسبة لتحديد قيمة السفينة :

تحدد قيمة السفينة من قبل هيئات دولية مهمتها تحديد قيمة السفن ، وتحدد القيمة بناء على درجة السفينة ومدى تطورها وشكلها ونوعية الحمولة التي تقوم بنقلها وغير ذلك من الصفات العامة للسفينة . وللسفن درجات فقد تكون من الدرجة الاولى أو الثانية أو الثالثة ولهذه الدرجة أهمية في قيمة التأمين . ولشركات التأمين مكاتب في جميع أنحاء العالم تقوم بتقدير قيمة السفن من خلال مستشارين متخصصين بهذا الموضوع .

٢- كيفية تقدير قيمة البضاعة :

تحدّد قيمة البضاعة في فاتورة البيع واذا لم تحدّد قيمة البضاعة في عقد التأمين فانه يجرى تقديرها حسب السعر السائد في السوق في وقت شحنها. وفي بعض الحالات التي لا تبين وثيقة التأمين قيمة الشيء المؤمن عليه فانه على المؤمن له أن يثبت قيمة الشيء الهالك .

المبحث السادس

المخاطر المؤمن ضدها

١- المخاطر التي يشملها عقد التأمين :

يعدد القانون البحري بعض الأخطار التي يشملها التأمين : (١)

آ - غرق السفينة .
ب - التصادم .
جـ - الارساء الجبري وتوقف السفينة في الطريق تفاديا لخطر تتعرض له الرحلة البحرية . مثال : الابتعاد عن المرفأ المقصود تفاديا لعمليات عسكرية تعرضها للخطر .
د - التغيير الجبري للطريق أو السفينة أو الرحلة .
هـ - الرمي في البحر .
و - الحريق أو الانفجار .
ز - نهب ، سرقة ، اخطاء بحارة .
ح - الحوادث البحرية الأخرى التي لم يعددها القانون حسب ما يتم الاتفاق عليه على اعتبار أنه من الممكن أن تضاف أخطار معينة وتستبعد أخطار معينة أخرى .

٢- مخاطر لا يضمنها المؤمن وهي مستثناة : (٢)

آ - خطأ المؤمن له بحيث يقوم المؤمن له بخطأ مقصود كأن يسبب عمدا ضررا في البضاعة أو السفينة أو كأن يخطئ خطأ جسيما (عدم تغليف البضاعة) مثلا .

---

١) المرجع السابق ، ص ٢٧٩
٢) نفس المرجع ، ص ٢٨٥

ب - غش الربان وخداعه : والمقصود هنا الأعمال التي يقوم بها الربان بقصد السرقة أو الربح غير المشروع كأن يبيع قسما من البضاعة بحجة ضمان استمرار الرحلة أو قد يبيع موجودات السفينة .

جـ - عيب في الشيء ذاته : فقد يكون الهلاك أو الضرر نتيجة لعيب أصاب الشيء المضمون تسبب به الشيء نفسه .

ضمن هذا الطرح يعتبر المؤمن غير مسؤول عن الهلاك أو الضرر الحاصل باعتباره ليس بحريا ، أما في حال علمه بالعيب مسبقا فيعتبر مسؤولا .

ولقد فرّق المشرع السوري في هذه الحالة بين حالتين انطلاقا من أنه قد يكون هناك خطر بحري أدى الى تفاقم عيب ذاتي في الشيء المضمون مما أدى الى هلاكه . (١)

آ - ان يكون العيب تفاقم نتيجة سبب أو حادثة غير مشمولة بالتأمين وبالتالي يعتبر المؤمن غير مسؤول . مثال : طول الرحلة البحرية أدى الى تفاقم عيب في البضاعة مما أدى الى تلفها .

ب - اذا كان الحادث يضمنه المؤمن كان الهلاك على عاتقه .

هذا وتواجهنا هذه المشكلة في حال التأمين على البضاعة ، أما في حال التأمين على السفينة فان هذا الموضوع غير وارد على أساس أن السفينة قبل بدء سفرها تخضع لعملية كشف من أجل حصولها على ترخيص الملاحة وبالتالي يتم الكشف عن أي عيب موجود فيها أو تحمله . أما في حال ظهور عيب أثناء الطريق فان المؤمن مسؤول بالقانون .

---

١) المرجع السابق ، ص ٢٨٧ .

٣- أخطار يشملها الضمان باتفاق خاص :

مثال : الأخطار الحربية وبالطبع في حال الخطر الحربي يكـــــون قسط التأمين أعلى والشروط أصعب من الحالات الأخرى . وهذا ما اتبعته شركات التأمين في الحرب الخليجية ، بالاضافة الى عدم اقبال شركـــــات النقل على المجازفة في نقل البترول الخليجي وهذا ما دفع بعض الـــدول الخليجية (الكويت) الى نقل بترولها على ناقلات خاصة بها الى خـــارج منطقة الحرب تحت حراسة سفن حربية أمريكية . كذلك دفع بايران الـــى تخفيض سعر بترولها بمقدار دولارين للبرميل من أجل تشجيع الشركـــــات على شرائه ونقله .

المبحث السابع

التزامات المؤمن والمؤمن له

-:-

أولا ـ التزامات المؤمن له :

١ ـ اعلام شركة الضمان بالحقيقة وعدم كتم أية معلومات ، وفي حال الاخلال بهذا الشرط يبطل العقد .

ومن أمثلة كتم المعلومات عدم اعلام شركة التأمين بمكان شحن البضاعة كأن تكون مشحونة على السطح دون أن يعلم الشركة بذلك . وقد يقوم المؤمن له بالتقليل من أهمية الخطر حتى لا يغالي المؤمن بقسط التأمين ، ولكن يفترض أن يقدم المؤمن له معلومات وبيانات صحيحة عن قيمة البضاعة ونوعها وتاريخ الشحن وغير ذلك من المعلومات الضرورية والمهمة في عملية التأمين .

٢ ـ الالتزام بدفع قسط التأمين :

قسط التأمين : هو المبلغ الذى يدفعه المؤمن له الى المؤمن ويشكل نسبة مئوية من قيمة التأمين أو مبلغ مقطوع يتفق عليه الطرفان ويختلف قسط التأمين في حالات السلم عنه في حالات الحرب كما يختلف حسب طريق الرحلة البحرية وحسب المنطقة التي يغطيها التأمين .

٣ ـ الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن (١) :

آ ـ الالتزام بابلاغ المؤمن بالحوادث التي ترتب مسؤوليته .

ب ـ الالتزام بالتخفيف من آثار الحادث .

---

(١) كمال طه مصطفى ، مبادىء القانون البحرى ، مرجع سبق ذكره ، ص ٤٧٨ .

جـ - الالتزام باثبات الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه .

د - الالتزام بالمحافظة على حقوق المؤمن تجاه الغير المسؤول .

ثانيا-التزامات المؤمن : (شركة التأمين)

ينحصر التزام المؤمن في تعويض الضرر الذى لحق بالمؤمن له نتيجة الأخطار المؤمن عليها .

الباب الثاني

دراسة تحليلية لقطاع النقل البحري والتجارة الخارجية البحرية في القطر العربي السوري

--

الفصل الأول : قطاع النقل البحري في القطر العربي السوري .

الفصل الثاني : التجارة الخارجية البحرية في القطر العربي السوري .

الفصل الأول

قطاع النقل البحرى في القطر العربي السورى

المبحث الأول : القسم الرأسمالي لقطاع النقل البحرى السورى

المبحث الثاني : القسم الخدمي لقطاع النقل البحرى السورى

الفصل الأول

قطاع النقل البحري في القطر العربي السوري

قبل الخوض في عملية تحليل قطاع النقل البحري في القطر العربي السوري لا بد لنا من الاطلاع على مكونات قطاع النقل في القطر بشكل عام، اذ تتمتع سوريا منذ القدم بأهمية استراتيجية نابعة من موقعها الجغرافي الفريد من نوعه لوقوعها في قلب العالم القديم، مشكّلة جسرا بريا فريدا من نوعه في العالم حيث تصل الشمال بالجنوب، والشرق بالغرب.

يقول المؤرخ البريطاني ارنولد توينبي : (١)

ان سوريا القديمة كانت عبارة عن برزخ يطل على البادية والصحراء شرقا وعلى البحر الأبيض المتوسط غربا وتمتد على شواطئ هذا البرزخ موانئ برية هي : حلب، حماه، حمص، دمشق والبترا تستقبل القوافل الآتية من مختلف أنحاء العالم. وموانئ بحرية هي : اللاذقية، طرطوس، أرواد، جبيل، صيدا، صور، حيفا، عسقلان والعقبة، وتستقبل السفن من شتى أنحاء بلدان البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر.

(وقد ازدهرت ممالك بلغت الأوج في حينها بفضل مراكزها التجارية، وكان حوض البحر الأبيض، المتوسط للعالم القديم، ميدانا كبيرا للتجارة الخارجية وقد ازدهرت على سواحله ممالك، ومدن، وأقام الفينيقيون مدنا مزدهرة مثل اوغاريت، ورأس شمرة، وعمريت، وطرطوس، وأرواد، وجبيل، وبيروت، وصيدا، وصور، ووصلوا بسفنهم الى سواحل انكلترا .. الخ) (٢).

---

١) ملف خاص، ١٩٨٦ - قطاع النقل في سوريا الحديثة، مجلة الاقتصاد والاعمال، السنة الثانية، العدد ٨٧، ص ٧١ - ١٠٢.

٢) شعبان اسماعيل - العلاقات الاقتصادية الدولية، مرجع سبق ذكره، ص ٢٥.

ولا تزال سورية الطبيعية بشكل عام ، والقطر العربي السورى بشكل خاص يمثل جسرا حيويا يربط الشمال بالجنوب والغرب بالشرق ، وذات تأثير ونفوذ قويين سواء من الناحية السياسية أو الاقتصادية ، أو العسكرية ، أو السياحية ، ويعتبر قطاع النقل في القطر من المكونات الأساسية للهيكل الاقتصادى لدوره الفعال في عملية الربط بين جميع أجزاء الجسم الاقتصادى والقطاعات الاقتصادية والأداة التي تمد مختلف مراكز الانتاج بالمتطلبات المادية اللازمة لاستمرار العملية الانتاجية وبالتالي لا يمكن احداث تنمية في القطاعات السلعية والخدمية مالم تسبقها تنمية القاعدة المادية اللازمة لربط فروع القطاعات الاقتصادية بعضها ببعض .

هذا وتظهر مكونات قطاع النقل في القطر العربي السورى على الشكل التالي :

١- النقل الطرقي .
٢- النقل المدني (الداخلي) .
٣- النقل بالخطوط الحديدية .
٤- النقل بالأنابيب .
٥- النقل البحرى .
٦- النقل الجوى .
٧- وكل هذا يتكامل مع القفزة النوعية في حجم البريد والمواصلات السلكية واللاسلكية الداخلية والدولية التي حدثت في القطر ، وكل ذلك يوفر عامل ربط اقتصادى أمامي وخلفي لكل مدخلات ومخرجات كل المشاريع الاقتصادية في القطر ، بالاضافة الى الدخول من العملات الصعبة كرسوم على الترانزيت عبر القطر .

ويمارس الاشراف على هذا القطاع بشكل مباشر أو غير مباشر الجهات التالية :

١- وزارة النقـــل .

٢- وزارة المواصلات : تشرف على شبكة الطرق .

٣- هيئة تخطيط الدولة : تقوم بتنفيذ الخطط .

٤- وزارة الادارة المحلية : تشرف على ما تقوم به المحافظات في مجـــال انشاء شبكة الطرق وصيانتها .

٥- وزارة السياحة : تشرف على شركة الكرنك وشركة النقل والتسويق السياحي.

٦- وزارة الدفاع : تشرف على النقل المسكرى .

٧- وزارة التموين والتجارة الداخلية : تشرف على موسسة السيارات .

٨- وزارة المالية : تقوم بدراسة الجهات المعنية بالنقل .

٩- وزارة النفط والثروة المعدنية : تشرف على نقل النفط الخام وتوزيـــع المشتقات النفطية .

وفي الحقيقة لقد جاء الاهتمام بقطاع النقل متأخرا اذ لم يتم التفكير به جديا الا بعد عام ١٩٧٤ حيث تم احداث وزارة النقل ولم يوخذ بالاعتبار في التخطيط العام الا في الخطة الخمسية الرابعة .

ويعتبر قطاع النقل البحرى في القطر العربي السورى من القطاعات الهامة التي تؤمن اتصال القطر بالعالم الخارجي لتأمين جميع متطلبات الاقتصاد الوطني من خلال حركة الاستيراد والتصدير من جهة ، وقطاعا مدرا للعملات الأجنبية من جهة ثانية .

ومن أجل توضيح مفهوم قطاع النقل البحرى في القطر تم تقسيمه الى قسمين :

القسم الأول : القسم الرأسمالي ويتضمن * :

أولا - المرافئ التجارية وهي : -

١ - الشركة العامة لمرفأ اللاذقية .

٢ - الشركة العامة لمرفأ طرطوس .

ثانيا - المرافئ النفطية وتتمثل في : -

١- مصب طرطوس .

٢- مصب بانياس .

مصب اللاذقية .

ثالثا - الأسطول البحرى السورى ويتكون من :

١- أسطول القطاع العام .

٢- أسطول القطاع المشترك .

٣- الأسطول التابع للقطاع الخاص .

---

* بالنسبة للمرافئ الحربية ليست موضوع دراستنا ، في حين أن مرافئ الصيد ليست واضحة المعالم ، وليس بالمقدور الاحاطة بها ضمن الوضع الحالي لها بسبب غياب الأدبيات والاحصائيات اللازمة عنهما ، أما فيما يخص المرافئ السياحية فهي مقيدة ضمن المرافئ التجارية .

القسم الثاني : القسم الخدمي ويتضمن :

أولا - المديرية العامة للموانئ .

ثانيا - المؤسسة العامة السورية للنقل البحرى (سيريا مار) .

ثالثا - التوكيلات الملاحية .

المبحث الأول

القسم الرأسمالي لقطاع النقل البحرى السورى

--=--

أولا - المرافئ التجارية :

تعني كلمة مرفأ المكان الذى هيأته الطبيعة بشكل يحمي مساحة مائية من الأمواج والرياح العاتية ، ويطلق على هذه الكلمة في اللغة الانكليزية HARBOUR في حين أن كلمة ميناء تدل على تدخل الانسان في المرفأ لجعله ميناء أى أن الميناء نتاج المرفأ بتدخل الانسان فيه ، وهو ما يطلق عليه في اللغة الانكليزية FORT ، وان كلمة مرفأ في معاجم اللغة العربية ليست لها أصول قديمة وقد يكون معناها مستمدا من كلمة (رفأ) أى أصلح ووصل ، والمرفأ صلة الوصل بين البر والبحر .

والمرفأ تعبير يطلق على شركة او مجموعة من الشركات تقوم بتقديم الخدمات لمالكي السفن وأصحاب البضائع من مصدرين ومستوردين لقاء مبلغ معين ، ويشكل المرفأ حلقة الوصل الأساسية في النقل المخترق من الباب الى الباب والمفتاح الرئيسي لحركة التجارة الدولية .

هذا وتوجد أنواع عديدة من الموانئ ، فهناك الموانئ التجارية والحربية وموانئ الصيد والموانئ السياحية .. وسوف نقتصر في بحثنا هذا على الموانئ التجارية . وتنقسم الموانئ التجارية الى أنواع مختلفة فهناك موانئ نفطية وموانئ بضائع عامة وهناك موانئ مخصصة لأنواع معينة من البضائع . وعلى سبيل المثال :

١- موانئ خاصة ببضائع الصب .
٢- موانئ خاصة ببضائع الحاويات .
٣- موانئ خاصة للفحم .
٤- بالاضافة الى الموانئ المخصصة للتخزين فقط .

هذا وتحدد قدرة الميناء واستطاعته بعوامل عديدة منها :

١- أرصفة الميناء وعمق المياه التي تحجزها : فكلما كانت الأرصفة ذات أطوال كبيرة وتحجز مياها عميقة ارتفعت قدرة الميناء على استقبال سفن ذات أحجام كبيرة . اذ كلما ارتفعت حمولة السفينة أصبحت بحاجة الى مياه ذات عمق أكبر من أجل ترصيفها ، وهذا ما يطلق عليه غاطس السفينة ويختلف الغاطس من سفينة الى أخرى ، ويتعلق بشكل السفينة وطريقة بنائها ، فقد تحتاج سفينتان من نفس الحمولة الى أعماق مختلفة لاستقبالها .

ويشكل غاطس السفينة عائقا بالنسبة لبعض المرافئ التي لا تحجز أرصفتها عمقا مناسبا مما يضطر في بعض الحالات الى التالي : -

- اما اعادة السفينة وهذا يشكل خسارة كبيرة للمستورد .
- أو تفريغ جزء من حمولتها على المواعين قبل ادخالها على الرصيف المعين لها وبالتالي تحمل خسائر مالية كبيرة أيضا .

٢- كمية البضائع التي يستطيع الميناء مناولتها خلال عام : ويتوقف ذلك على المعدات الموجودة في الميناء من روافع وعربات وجرارات وشفاطات وآليات أخرى للمناولة ، ويجب أن تتلاءم هذه المعدات مع تطور النقل البحرى من أجل زيادة سرعة شحن السفن وتفريغها .

٣- اليد العاملة : ان كفاءة العمالة المرفئية ومهارتها بالغتا التأثير في رفع طاقة الميناء ويظهر ذلك واضحا في عمليات المناولة .

٤- المستودعات والمخازن والساحات المتوفرة في الميناء : تتأثر طاقة الميناء بقدرة المخازن والساحات على استيعاب البضائع الواردة فكلما كانت المخازن منظمة ومهيأة لاستقبال مختلف أنواع البضائع انعكس ذلك على سرعة التفريغ وسرعة الحركة داخل الميناء ، منعا لتراكم

البضائع في الطرقات والممرات مما يعرقل حركة السير ويؤخر عمليات المناولة ويؤدى في النهاية الى دفع غرامات تأخير من قبل أصحاب البضائع للشركات الناقلة .

كذلك الأمر بالنسبة للساحات خاصة الساحات المخصصة للحاويات . حيث توجد أنظمة دقيقة جدا لترتيب ووضع الحاويات في الأماكن المخصصة لها وفق نظام (كمبيوترى) يحدد بالضبط مكان الحاوية المقصودة ، نوعها وصفتها .

٥- النقل السطحي : ان اتصال الميناء بشبكة من الخطوط الحديدية والطرقية تربطه بمختلف أجزاء الدولة تؤمن نقل جميع أنواع البضائع منه واليه بسرعة كافية تعكس زيادة في الطاقة الانتاجية وتكامل في الأداء .

٦- الاجراءات الجمركية : مما لاشك فيه أن الروتين والبيروقراطية الشديدة يخلقان الملل والنفور بالنسبة لأى عمل ، واذا ارتبط ذلك العمل بالتكلفة الزمنية بشكل كبير فان نظاما جمركيا روتينيا يؤخر البضائع في الميناء ويسبب خسارات مالية كبيرة لأصحابها ويؤدى في نهاية الأمر الى العزوف عن استعمال تلك الموانئ واستبدالها بموانئ أخرى أكثر عملية وديناميكية ، لذلك يجب أن يتوفر في النظام الجمركي من المرونة ما يسمح بانهاء عملية التخليص على البضائع بسرعة ويسر .

٧- الجهاز الادارى القائم على ادارة الميناء : ان الجهاز الادارى في الميناء هو المخطط والمنظم لجميع وحدات تشغيل الميناء لذلك يجب أن يتوفر فيه من الخبرات الملاحية والفنية ما يعكس وجها جيدا عن كافة أعمال الميناء وعلاقات وثيقة مع الشاحنين والناقلين لاستمرار التعامل مع الميناء .

كل هذه العوامل والاجراءات تشكل وحدة تشغيل كاملة تدعى الميناء وكلما كانت هذه الاجراءات أكثر علمية وعملية وتقنية وفنية وحركية انعكس الأمر ارتفاعا في مستوى الأداء وسرعة في التنفيذ وشهرة عالمية تدفع الشركات الناقلة والشاحنين للجوء اليه والتعامل معه من أجل نقل شحناتهم وبضائعهم المصدرة والمستوردة عن طريقه، وبصدر رحب، والعكس بالعكس.

لمحة تاريخية عن الموانئ في القطر العربي السوري:

يرجع بنا الموضوع الى الفترة التي تلت استقلال القطر عن الاستعمار الفرنسي بعيد انتهاء الحرب العالمية الثانية وكان القطر يستقبل جميع بضائعه عن طريق مرفأ بيروت الذى جعلت منه فرنسا مرفأ مهما، وكانت يد فرنسا هي المسيطرة عليه. لذلك برزت أهمية وضرورة وجود مرفأ سوري يخدم التجارة الخارجية السورية وخاصة بالنسبة لموضوع استيراد السلاح وكان لا بد من بناء مرفأ سوري فكان مرفأ اللاذقية.

وقد طرحت المناقصات الدولية من أجل انشاء مرفأ اللاذقية، وكانت من شروط المناقصة عدم السماح للدول الاشتراكية بدخولها. هذا وقد كان المخطط من قبل الفرنسيين حصولهم على العقد وبالتالي العمل على تأخير انجاز المرفأ لصالح مرفأ بيروت، وقد دل على ذلك وضعهم في شروط العقد مبلغ (١٠) ملايين ليرة سورية عن كل سنة تأخير، فقد كانوا يفرضون التأخير مسبقا وكانت قيمة العقد (٤٠) مليون ليرة سورية، ولكن في الوقت نفسه كان هناك اتفاق من قبل أحد رجالات الوطن الصالحين مع الشركة اليوغسلافية (بومور سكوغراد) التي وقعت عقد الانشاء مع القطر مقابل (٢٤٫٤٠٠) مليون ليرة سورية وقد أعطي العقد للشركة اليوغسلافية (بومور سكوغراد) في عام ١٩٥٢ وتم تنفيذ مرفأ اللاذقية.

ثم كان التعاقد مع الشركة نفسها في عام ١٩٥٩ ، لانشاء مرفأ طرطوس كخطوة ثانية من أجل ردف مرفأ اللاذقية لخدمة التجارة الخارجية للقطر من جهة ، ولخدمة التجارة الخارجية للأقطار العربية الآسيوية من جهة أخرى ، ومن الناحية السياسية والعسكرية كان مرفأ طرطوس ضروريا كمرفأ بعيد عن الحدود التركية يؤمن استقلال نقل التجارة الخارجية السورية ، والعربية الآسيوية من الضغط الخارجي ، وتأمين المنفذ الآمن لاستيراد الأسلحة والمعدات العسكرية والبضائع للقطر وخاصة في حالة احتمالات ضرب مرفأ اللاذقية من قبل حلف بغداد الذى كانت تركيا عضوا نشطا فيه ، في ذلك الوقت .

هذا وتمتد مرافئ القطر على ساحل يبلغ طوله (١٧٨) كم ويتميز بموقع جغرافي ممتاز لكونه مدخلا رئيسيا بين الشرق والغرب عبر موانئه ، وموقعا هاما من الوجهة القومية لكثير من الدول العربية . وتظهر أهمية مرافئ القطر من ناحية اختصار المسافة مقارنة مع المرافئ الأخرى ، فقد استطاعت المرافئ السورية ان تقوم بالدور المؤهله له في نقل البضائع بين الشرق والغرب لسهولة المواصلات بين هذه المرافئ من جهة وبين المقاصد النهائية لها على البحر الأحمر والخليج العربي من جهة أخرى . ذلك أن تجارة الترانزيت عن هذا الطريق توفر جزءا من مسافات النقل البحرى اذا ما قورنت بطرق التجارة المعروفة الأخرى كالطريق البحرى حول القارة الأفريقية ورأس الرجاء الصالح ، أو كالطريق عبر قناة السويس .

هذا ويبين الجدول التالي المسافة الواجب قطعها .

جدول رقم (٢٦)

المسافة بالأميال البحرية (١) .

الخط	عن طريق		
من - الى	اللاذقية	قناة السويس	رأس الرجاء الصالح
من ميناء الهافر - مسقط	٤٧٣٠	٥٦٦٢	١٠٦٨٢
الهافر - بيريم	٦٠٢١	٤٣٦٨	١٠٢٧٥
الهافر - البصره	٤٠٢١	٦٣٦٨	٩٠٢٨
نابولي - مسقط	٢٧٥٨	٣٧٠٠	١٠٥٠٤
نابولي - بيريم	٤٠٤٩	٢٤٠٩	١٠٠٧٩
اسطنبول - مسقط	٢٣٧٩	٣٣٧٨	١١٣٢٥
اسطنبول - بيريم	٣٦٧٠	٢٠٨٤	١٠٩٨١
اسطنبول - البصره	١٦٧٠	٤٠٨٤	١٢٠٣١

وتظهر أهمية عامل المسافة في ارتفاع تكاليف تشغيل السفن وارتفاع نفقات النقل والتخزين بالاضافة الى المبالغ المدفوعة كرسوم عبور في حال المرور عبر قناة السويس .

مرفأ اللاذقية :

يقع مرفأ اللاذقية على خط عرض ٣١ درجة و ٣١ دقيقة شمالا وخط طول ٣٥ درجة و ٤٦ دقيقة شرقا ويتألف من مرفأ داخلي ومرفأ خارجي يحميه مكسر أمواج يبلغ طوله حوالي ميلين .

---

(١) منشورات مرفأ اللاذقية بتاريخ ٣/٨/١٩٨٣ .

كان مرفأ اللاذقية في عام ١٩٢٥ عبارة عن حوض صغير بدون أرصفة ومن ثم بدأت تجرى عليه التعديلات بالتدريج . ففي عام ١٩٣٨ أنشئ الرصيف الجنوبي بطول ١٦٠/م وبعمق (٢،٥ - ٣) م . وفي عام ١٩٥٠ أحدثت شركة مرفأ اللاذقية بتاريخ ١٢/٢/١٩٥٠ ، وفي عام ١٩٥٢ تم التعاقد مع الشركة اليوغسلافية (بوموور سكوغراد) لانشاء مرفأ اللاذقية . وقد وضع مرفأ اللاذقية في الاستثمار خلال عام ١٩٥٤ وكانت مساحة حوضه حوالي (٦٠) هكتار يحميه مكسر طوله (١٤٣٢) متر ، وكانت أطوال أرصفته تبلغ (٢١٣١) م وكانت على الشكل التالي : (١)

الرصيف	الطول بالأمتار	العمق بالأمتار
رصيف السيلو	١٨٥	٩
رصيف كمالة	٦٣٠	٩،٥
رصيف الركاب	٢٤٠	٧ - ٩،٥
الرصيف الشرقي	٢٧٠	٧
الرصيف الشمالي	٢٦٧	٤ - ٤،٥
الرصيف الجنوبي	١٦٠	٢،٥ - ٣
رصيف شرق البحيرة	١٨٠	٢ - ٣
رصيف غرب البحيرة	١٩٠	٢ - ٤
المجموع	٢١٣١	

(١) الجمهورية العربية السورية ، هيئة تخطيط الدولة - ١٩٨٤ - تحليل الوطن الراهن لقطاع النقل والمواصلات ، ص ١٥٢ .

وفي عام ١٩٧٤ ونتيجة التطور الاقتصادى للقطر وزيادة حركة النقل البحرى أقرت الدراسات من أجل توسيع مرفأ اللاذقية ، وتضمنت هذه الدراسة توسيع المرفأ على مرحلتين أولى وثانية وفي العام نفسه تم توقيع عقد مع الاتحاد السوفياتي للقيام بالتحريات الجيولوجية والدراسات والتصاميم لانشاء المرحلة الأولى .

وبناء على الدراسات تم مايلي :

١- اطالة المكسر الرئيسي ليصل طوله الى (٣١٦٢) م ليحصر مساحة مائية تقدر بـ (١٤٥) هكتار .

٢- اقامة (١٤) مربطا لارساء السفن على هذا المكسر .

٣- انشاء (١١) رصيفا بطول اجمالي وصل الى (٢١٠٠)م وبعمق يتراوح بين (١٠ر٨٠ - ١٣ر٣٠)م باستثناء رصيف واحد طوله (٢١٥)م وعمقه (٦ر٨٠)م .

وقد تم الانتهاء من تنفيذها في النصف الأول من عام ١٩٨٤ .

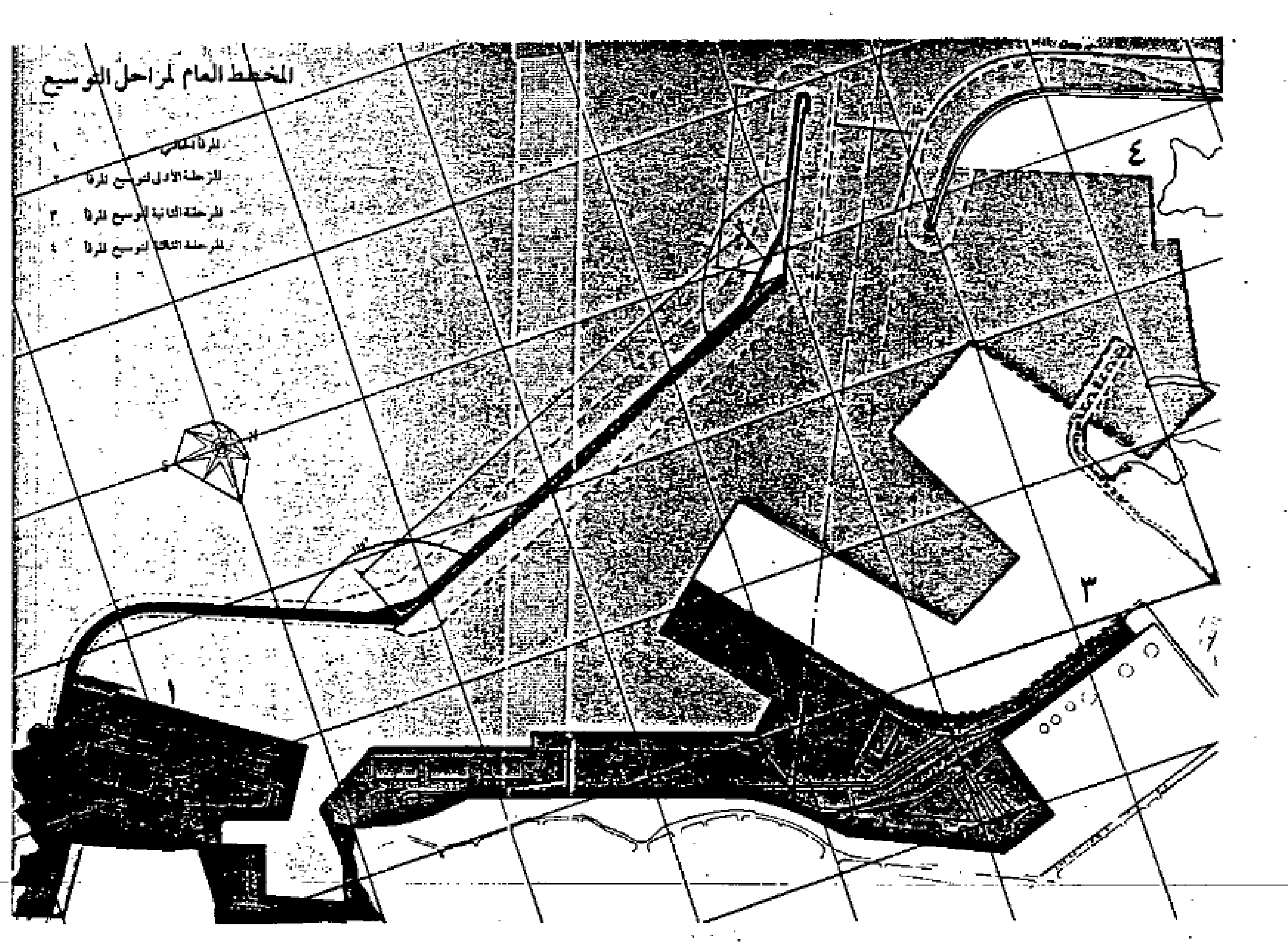
ويوضح الجدول التالي الأرصفة الجديدة بعد المرحلة الأولى من التوسيع الأول (١) .

---

(١) دراسة ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات مرفأ اللاذقية .

جدول رقم (٢٧)

الرصيف	الطول بالامتار	العمق الامتار
الرصيف ٧ أ	٢١٥	٦ر٨
الرصيف ٧	١٧٥	٦ر٨
الرصيف ٨	١٨٠	١٠ر٨
الرصيف ٩	١٩٠	١٠ر٨
الرصيف ١٠	١٨٠	١٠ر٨
الرصيف ١١	١٨٠	١١ر٨
الرصيف ١٢	١٨٠	١١ر٨
الرصيف ١٢ آ	٢٠٣	١١ر٨
الرصيف ١٣	١٣٤	١١ر٨
الرصيف ١٤	١٩٠	١١ر٨
الرصيف ١٥	٢٦٠	١٣ر٣
المجمـــــوع	٢٠٨٧	——


المخطط العام لمراحل التوسيع
المرفأ الحالي ١
المرحلة الأولى لتوسيع المرفأ ٢
المرحلة الثانية لتوسيع المرفأ ٣
المرحلة الثالثة لتوسيع المرفأ ٤
٤
٣
١

مرفـــأ طرطوس :

يقع مرفأ طرطوس على الساحل السورى عند خط العرض (٣٤) درجـة و (٥٢) دقيقة شمالا وعند خط طول (٣٥) درجة و (٤٣) دقيقة شرقـــا . وقد أنشئ مرفأ طرطوس في المكان نفسه الذى كان فيه المرفأ الروماني القديـم وبدأ العمل فيه عام ١٩٥٩ من قبل الشركة اليوغسلافية (بومور سكوغراد) ووضـع موضع الاستثمار في ١٩٦٦/٧/٥ حيث رست فيه أول باخرة تجارية وكـــان يسمى في ذلك الوقت مرفأ العرب ، أما الشركة العامة لمرفأ طرطوس فقد تأسست بالمرسوم التشريعي رقم (٣١٤) عام ١٩٦٩ .

وقد تولت الشركة الدانماركية (كمسكس) القيام بالدراسات الهندسيـة لانشاء المرفأ ، أما التنفيذ فقد قامت به الشركة اليوغسلافية بومور سكوغـــــراد ونفذت الشركة مكسرين جنوبي وشمالي بالاضافة الى الأرصفة ، فأقامت اللســان (أ) بطول (١٢٠٠) م وعرض (٢٠٠) م وعمق يبلغ (١٠٫٤) م .

كما أقامت رصيفا آخر بطول (٨٠٠) م وأنهت بذلك المرحلة الأولى من الانشاء في ١٩٦٦/٦/٥ .

المرحلة الثانية من بناء مرفأ طرطوس ، وقد تم فيها استكمال التجهيزات اللازمة للاستثمار ، كما تم تنفيذ عدد من المستودعات والساحات والطـــرق وقامت في هذه المرحلة موءسسة المشاريع الكبرى بتنفيذ الرصيف الخـــاص بتصدير الفوسفات لصالح الشركة العامة للفوسفات .

المرحلة الثالثة ، وقد امتدت عبر الفترة الزمنية الواقعة بين عامـــي ١٩٧٦ - ١٩٨٠ وقد استكملت خلالها موءسسة المشاريع الكبرى انشـــاءات المرفأ وانجزت الأرصفة والطرقات اللازمة بشكلها النهائي .

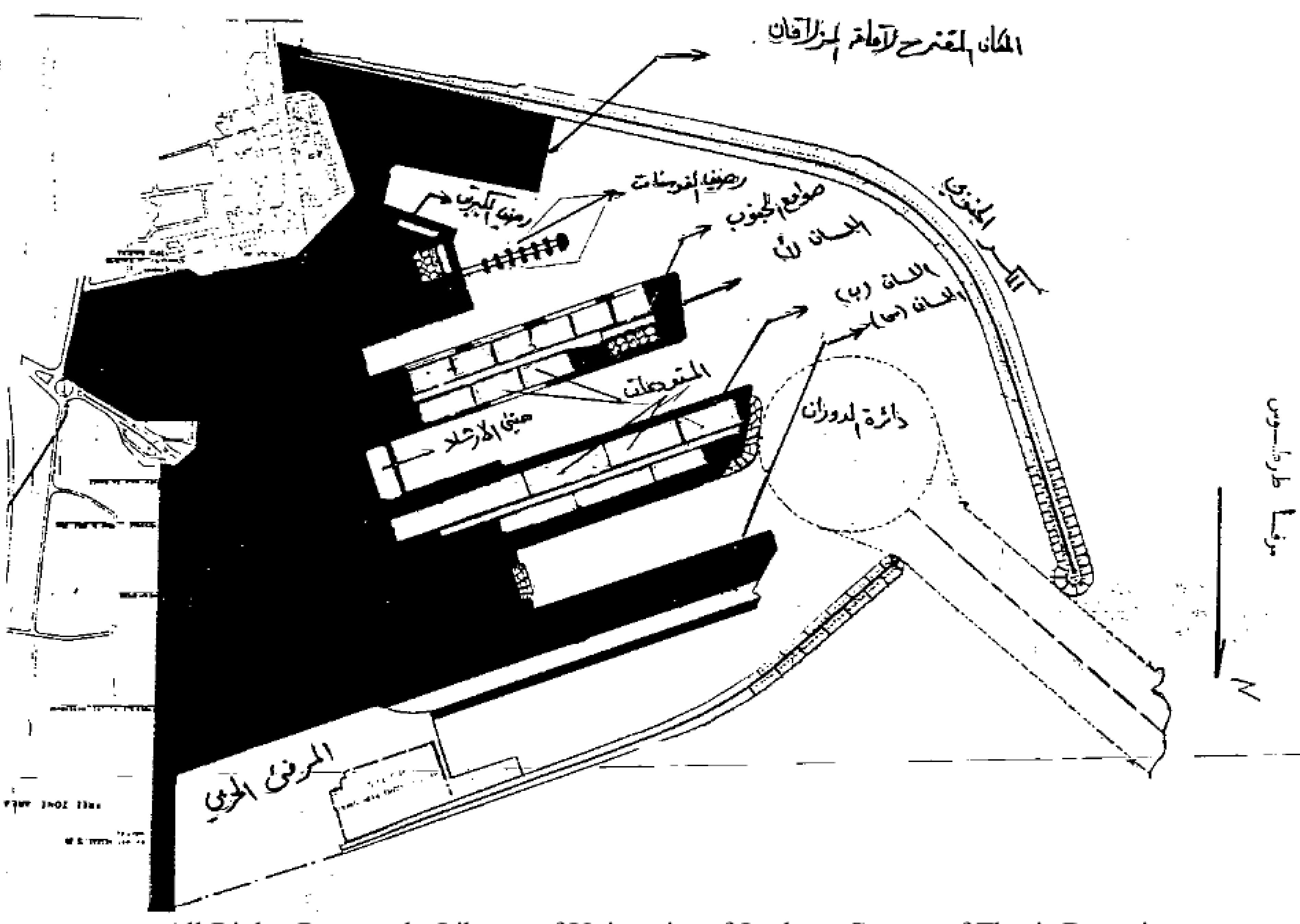
وفيما يلي جدولا يوضح أرصفة طرطوس .

جدول رقم (٢٨)

يبين أرصفة مرفأ طرطوس (١)

ة	جزء أول		جزء ثاني		جزء ثالث		جزء رابع	
	طول م	عمق م	طول م	عمق م	طول م	عمق م	طول م	عمق م
الرابع		٤						
	٣٨٣	٤	٢٤٠	٦	٢٠٠	٩		
	١٦٤	٩						
	٢١٠٠	١٢	٢٣٠	١٣				
اللسان	٢٤	١٢						
اللسان ثالث	٢٤	١٢						
	٢٨٠	١٣	٢٦٠	١٢				
	٢٠٠	١٢						
	٢٣٠	٤	٣٠٠	٩	٣٦٠	١٢		
ب	٢٠	٩						
الثالث	١٤٠	٤						
	٢٣٠	٤	١٣٠	٧	١٧٠	٩	١٢٤٠	١٢
	١٦٠	١٠ر٥						
	٣٠٠	٤	٣٠٠	١٠	٢٠٠	١٠ر٥		
	٨٠	٤						
وسفات	٣٢٠	٤						
ت	٢٧٠	١١						
ت	٢٧٠	١١						
ين	٦٤	٤						

اد الخطة الخمسية السادسة ١٩٨٦ - ١٩٩٠ ، اللجنة الفرعية للنقل البحرى ، للنقل البحرى ،
لنشاط النقل البحرى ١٩٧٩ - ١٩٨٣ . ص ٩٨


مرفأ طرطوس
N
الكسر الجنوبي
رصيف الفوسفات
رصيف الكبريت
صوامع الحبوب
اللسان (أ)
اللسان (ب)
اللسان (ج)
المستودعات
مبنى الإرشاد
دائرة الدوران
المرفأ الحربي

ويتم حاليا استكمال تجهيز الأرصفة النهائية في المرفأ كرصيف الحاويات وتجهيزه بالمعدات اللازمة . كما يتم حاليا في مرفأ طرطوس دراسة لانشاء (مزلاقان) من أجل صيانة السفن الصغيرة التي تصل حمولتها حتى (١٠٠٠) طن .

ولدراسة المرافئ التجارية في القطر العربي السوري يجب تحليل مكوناتها الرئيسية التالية :

١- الارشاد والقطر
٢- المناولة
٣- التخزين
٤- استطاعة المرافئ
٥- حركة المرافئ
٦- ايرادات المرافئ

١- الارشاد والقطر :

يعتبر الارشاد والقطر من الامور المهمة جدا في المرافئ ولا يمكن الاستغناء عنهما ويتم الارشاد والقطر عند دخول السفن الى الميناء أو خروجها منه حيث تحتاج السفينة الى هداية ودليل لكي تأخذ طريقها الصحيح في الرسو أو الخروج وتظهر أهمية الارشاد بشكل كبير في الممرات والقنوات المائية الضيقة ، أو قليلة العمق ، خاصة في الممرات النهرية حيث يتشكل الطمي باستمرار مما يستدعي العمل بانتباه وبشكل دقيق من أجل سلامة السفن الداخلة الى المرافئ والخارجة منها .

وقد نص نظام الاستثمار في مرفأى اللاذقية وطرطوس على ضرورة الارشاد لجميع السفن وقد استثنى بعضها . الا أنه يحق لضابط المرفأ فرض الارشاد على كل السفن في بعض الأحوال وذلك تبعا للظروف وكيف يراها أو يقدرها رئيس ضابطة المرفأ .

ويعرف الارشاد : بأنه هداية السفينة ودلالتها الى مكان رسوها ضمن الحرم المرفئي وعند مغادرتها له أيضا .

والمرشد : هو الشخص المؤهل لعملية الارشاد والموجود على ظهر السفينة ويقوم بتوجيهها أثناء الدخول أو الخروج من المرفأ .

وتحتاج السفينة من أجل ادخالها واخراجها الى ما يسمى القاطر الذى يقوم بسحب السفينة ووضعها على الرصيف المحدد لها أو اخراجها خارج الحرم المرفئي .

أنواع المرشدين : يمكن تقسيم المرشدين الى ثلاث فئات : -

آ - مرشد بحرى درجة أولى ويشترط فيه :

- أن يكون حامل شهادة ربان أعالي البحار وذلك بعد تمضية فترة تدريبية مدتها ثلاثة أشهر في منطقة الارشاد برفقة مرشد مؤهل يحمل شهادة ربان أعالي بحار .
- ممارسة فعلية لا تقل عن ثلاث سنوات بوظيفة مرشد بحرى درجة ثانية واجتيازه الفحوص لمرشد من الدرجة الأولى .

ب - مرشد بحرى درجة ثانية ويجب أن تتوفر فيه المؤهلات التالية :

- حامل شهادة ضابط بحرى أعالي بحار بعد تمضية فترة زمنية مدتها ثلاثة أشهر في منطقة الارشاد المراد تعيينه فيها وذلك برفقة مرشد يحمل شهادة أعالي بحار .

- يجب أن يكون حاصل على شهادة مرشد درجة ثالثة بعد ممارسة لا تقل عن ثلاث سنوات .

جـ - مرشد بحري درجة ثالثة :

- يشترط أن يكون حامل شهادة ضابط ملاحي ثان لاعالي البحار بعد تمضيته لفترة تدريبية مدتها ثلاثة أشهر في منطقة الارشاد المراد التعيين فيها برفقة مرشد مؤهل من الدرجة الأولى .

- يجب أن يكون حامل شهادة ربان ساحلية .

وقد بلغ عدد المرشدين في مرافىء القطر (١٤) مرشدا موزعين كالتالي: (٨) مرشدين في مرفأ طرطوس و (٦) مرشدين في مرفأ اللاذقية .

أما فيما يخص الزوارق والقواطر التابعة لدائرة الارشاد والقطر في كلا المرفأين فهي على الشكل التالي :

آ - في مرفأ اللاذقية :

جدول رقم (٢٩)

(١)

مسلسل	نوع الزورق	العدد	حصان	سنة الصنع
١	زورق قطـــر	١٥	٦٦٠	١٩٥٦
٢	" "	٦	١١٠	١٩٧٠
٣	" "	١	٧٥٠	١٩٧٦
٤	" ارشاد	٢	٢٠٠	-
٥	" مواصلات	١٠	-	-

١) منشورات مرفأ اللاذقية بتاريخ ٧/ نيسان ١٩٨٦ .

ب - في مرفأ طرطوس :

جدول رقم (٣٠)

(١)

مسلسل	نوع الزورق	العدد	حصان	سنة الصنع
١	زورق ارشاد	٢	٣٠٠	١٩٦٨
٢	" "	١	٣٠٠	١٩٧٦
٣	" " وقطر	١	٣٠٠	١٩٨٠
٤	زورق مواصلات	١	١٠٤	١٩٦٨
٥	" "	١	١٠٠	١٩٧٤
٦	" "	١	٢٠٠	١٩٨٠
٧	قاطـــــر	٢	١٠٠٠	١٩٧٢
٨	زورق قطـــر	١	٥٠٠	١٩٧٧
٩	" "	١	٥٠٠	١٩٨٠

هذا ومن خلال ملاحظة قوة القواطر وأعمارها يتبين حاجة دائرة الارشاد والقطر في المرفأين السوريين المذكورين الى قواطر جديدة وحديثة وقواطـــر ذات قدرات أعلى من أجل سحب السفن الكبيرة التي تواجه عملية قطرهـــــا في الوقت الحاضر صعوبات كبيرة .

---

١) دراسة ميدانية لدائرة الارشاد والقطر في مرفأ طرطوس .

تنظيم الارشاد والقطر في القطر العربي السورى :

آ - تعتبر عملية الارشاد اجبارية في جميع المرافئ السورية وبالنسبة لجميع السفن ويستثنى منها :

- السفن الحربية والتي ترفع علم الجمهورية العربية السورية .
- السفن المصنوعة من الاخشاب ولا تزيد حمولتها عن / ٢٠٠ / طن .
- السفن العائدة للدولة وغير المخصصة للاعمال التجارية .

ب - على كل سفينة خاضعة للارشاد أن ترفع على ساريتها علم الارشاد الدولي .

جـ - مسؤولية القبطان تظل كاملة على ظهر السفينة بالرغم من وجود المرشد .

د - يعتبر المرشد مسؤولا في حال ارتكابه خطأ جسيما ، كاعطاء معلومات خاطئة عن عمليات الرسو والتلبيس * .

أما الاعمال التي تقوم بها دائرة الارشاد فهي :

آ - ارشاد السفينة ووضعها في المكان المحدد لها وفقا لبرنامج العمل .

ب - تأمين المواصلات بين البواخر الراسية .

جـ - اعلام مديرية الشؤون المالية بالعمليات والخدمة المؤداة للسفن .

د - تسجيل وصول السفن في مواعيد رسوها واعداد الجداول وتنظيمها لذلك .

هـ - تقديم المعلومات الفنية اللازمة لوضع برنامج ترصيف البواخر .

هذا ويقوم فرع الزوارق والقواطر بالاعمال التالية :

آ - العمل على وضع الزوارق في حال الجاهزية الدائمة .

ب - تأمين المواصلات للسفن .

---

* وضع السفينة على الرصيف المخصص لها وتثبتها بالحبال من أجل اجراء عملية الشحن أو التفريغ .

جـ - تزويد السفن بالمياه العذبة .

د - تحديد برنامج عمل الزوارق .

وتتقاضى دائرة الارشاد والقطر مبالغ عن كل عملية تقوم بها على أساس الحمولة الصافية للسفينة وهذا ما سنتطرق له لاحقا .

٢ - <u>المناولة (الشحن والتفريغ) :</u>

الشحن : هو نقل البضائع من الرصيف أو الماعونة الى عنابر السفينة بواسطة أجهزة الشحن الخاصة بالسفينة أو بواسطة (روافع) الرصيف أو أجهزة الشحن الخاصة لبعض أنواع البضائع التي تشحن بالضخ كما هو الحال بالنسبة للبترول أو الشفط كما هو الأمر بالنسبة لتراب المعادن والحبوب والفوسفات .

التفريغ : ويمثل عكس الشحن ، حيث هو عملية نقل البضائع من عنابر السفينة الى الرصيف أو الى المواعين أو المخازن في ميناء الوصول بواسطة (روافع) الرصيف أو (روافع) السفينة أو أجهزة الضخ أو الشفط .

تبدأ عملية المناولة بشكل عام بعد وضع السفينة على الرصيف المختص ويقوم بمهمة المناولة في مرافئ القطر قسم مناولة المواد والحركة . ويقوم بعملية الشحن والتفريغ مجموعة من العمال يفرزون الى السفينة لبدء عملية الشحن أو التفريغ وتتم عملية الفرز من قبل قسم المناولة بناء على الخبرة الطويلة وحسب حمولة السفينة ونوعية البضاعة ويختلف عدد العمال المفرزين الى السفينة تبعا لطريقة المناولة .

هذا وعندما تعمل رافعات الرصيف الموجودة في المرفأ يفرز عدد من العمال الى السفينة أقل فيما لو كانت روافع السفينة هي التي سوف تقوم بعملية الشحن والتفريغ . ويبلغ عدد عمال المناولة في مرفأ طرطوس حوالي (١٠٠٠) عامل موزعين الى أربع مجموعات عدد المجموعة العمالية حوالي (٢٥٠) عاملا وتقسم المجموعة العمالية الى زمر مؤلفة كل منها من ٤ - ٥

عمال في حين يبلغ عدد عمال المناولة في مرفأ اللاذقية حوالي (٩٠٠) عامل موزعين الى ثلاث مجموعات تبلغ المجموعة حوالي (٣٠٠) عامل والى زمر عمالية تبلغ الزمرة الواحدة حوالي ٤ ـ ٥ عمال .

ويعمل هؤلاء العمال على وردتين واحدة صباحية وتشكل نسبة ٦٠٪ من العمال وواحدة مسائية وتشكل نسبة ٤٠٪ من العمال . ويعتبر قسم المناولة من الاقسام المهمة جدا في عملية النقل البحرى حيث يؤثر بشكل بالغ على سرعة التفريغ والشحن مما يعكس أهمية بالغة في التخفيف من الازدحام وبالتالي من الغرامات التي يمكن أن يتكبدها القطر نتيجة تأخر تفريغ البضائع وشحنها .

وتتأثر انتاجية المرفأ بانتاجية المناولة كما تتأثر عملية المناولة بالتطور التقني والتكنولوجي للآليات والمعدات والروافع التي تعمل في الشحن والتفريغ وبكفاءة العاملين على هذه الآلات والمعدات والروافع . هذا وتعاني آليات المناولة ومعداتها في مرافىء القطر الكثير من المشكلات والاعطال المستمرة ، وفيما يلي جدولان يوضحان الآليات والمعدات والروافع في مرفأى اللاذقية ، وطرطوس .

جدول رقم (٣١)

آليات الشركة العامة لمرفأ اللاذقية (١)

نوع الآليـــة	القدرة	عددها
رافعة رصيف كهربائية	٣ - ٦ طن	١٦
رافعة ديزل	٣ - ١٢ طن	٥٨
" "	١٥ طـــن	٤
" "	٧٠ طـــن	٦
ستافة حاويـات	٣٠ طـــن	٢
حاضنة حاويات	٣٢ طـــن	٤
رافعة برجية للحاويات	ــــ	١
ناقلة ديزل	٢ - ٦ طـــن	٩٢
" "	٨ طـــن	٤
سيارة نقل	٥ - ٤٠ طن	٧٨
سيارة خدمة مختلفة		٣٦
جـــرارات		٣٢
راكس قاطـــر		٣
مقطـــورات	٣٥ - ٤٠ طن	١٠

(١) منشورات مرفأ اللاذقية بتاريخ ٧/ نيسان ١٩٨٦

جدول رقم (٣٢)

آليات الشركة العاملة في مرفأ طرطوس (١)

مسلسل	نوع الآليـــة	العدد	قدرة الآلية	سنة الاستيراد	بلد المنشأ	ملاحظات	مسلسل	نوع الآليـــة	العدد	قدرة
١	جيب لاند روفر	١	٢٠ حصانا	١٩٦٦	اسبانيا		٣٢	حاضنات مصند قات	٢	٥ر١
٢	رافعة كروب	٢	٦ - ٢٠ طنا	=	المانيا / غ	معطلة	٣٣	تراكـــس	١	
٣	رافعة رصيف كهربائية	٣	٣ اطنان	=	ايطاليا		٣٤	مدحلـــة	١	
٤	ستافات كراف	٢٠	٣ اطنان	١٩٦٩	المانيا / ش	=	٣٥	روافع كهربائية	٤	٦ أ
٥	ستافات يال	٣	٢ - ٣ اطنان	=	امريكا	=	٣٦	جرارات / فرات /	٢٠	
٦	رافعة كراف	٤	٦ اطنان	=	المانيا / ش	=	٣٧	سيارة بيك آب	٧	١ ط
٧	جرار هانوماك	٣	٧٠ حصانا	=	المانيا / غ	=	٣٨	سيارة سياحية مازدا	٢	
٨	شحن قلاب فولفو	٨	٦ اطنان	=	السويد	=	٣٩	بيك آب مازدا	٤	
٩	بيك آب تويوتا	١	١٩ حصانا	١٩٧٠	اليابان	=	٤٠	روافع شوكية	٢	-٨
١٠	رافعة ريشية	١٠	١٥ طنا	١٩٧١	فرنسا		٤١	حاضنات مصند قات	٣	٣٢
١١	رافعة رصيف كهربائية كراف	١٢	٣ - ٦ اطنان	١٩٧٢	المانيا / ش		٤٢	رافعة متحركـــة	٣	٢٧
١٢	جرار سوميسكا	١٠	٧٥ حصانا	=	فرنسا		٤٣	قاطرات	٤	٤٠
١٣	جرار كـــراف	١	٤	١٩٧٣	المانيا / ش	=	٤٤	مقطـــورات	٦	٤٠
١٤	فولكسفاكن سياحية	١		١٩٧٤	المانيا / غ		٤٥	روافع مصند قات	٢	٤ر٠
١٥	فولفو سياحية	١		=	المانيا / غ		٤٦	رافعة شوكية	٢٠	٣ أ
١٦	جرار ايبرد	١٠	٩٥ حصانا	=	اسبانيا		٤٧	ستافات ورق	٨	٣ -
١٧	سيارة اطفـــاء	٢		=	النمسا		٤٨	ستافات حاويات	٥	٣ -
١٨	جرار فـــرات	١٥	٩٥ حصانا	١٩٧٥	سوريا		٤٩	ستافات للعمل في المنابر	٤	٣ -
١٩	بيجو سياحية	٢		=	فرنسا		٥٠	روافع رصيف	٤	٢٠
٢٠	بيجو بيك آب	٣		=	فرنسا		٥١	رافعة هيد روليكية	٢	١٥-
٢١	شحن ماجيروس	٢٠	١٠ اطنان	=	المانيا / غ		٥٢	بيك آب مازدا	٢	
٢٢	رأس قاطر ماجيروس	١	٦٠ طنا	=	=		٥٣	ميكروباص قبات	٢	
٢٣	رافعة د يزل	٢٠	١٢ طنا	=	=		٥٤	ميكروباص	٢	
٢٤	رافعة د يزل	١	٧٥ طنا	=	=		٥٥	ميكروباص	٤	
٢٥	رافعة ريشية	١٠	١٥ طنا	=	فرنسا		٥٦	مدحلة		

ويبدو تأثير آليات ومعدات المناولة كبيرا على معدل الانتاجية في المرافئ ، لذلك فان سوء وضع الآليات والمعدات في مرافئ القطر ، واللامبالاة التي يعامل بها العمال هذه المعدات والآليات وعدم صيانتها أو اصلاحها في الوقت اللازم ، خلق فروقا كبيرة في الانتاجية بين مرافئنا والمرافئ الأخرى المتطورة في العالم ، وفيما يلي جدولا يوضح فروق الانتاجية في الشحن والتفريغ بين مرافئ القطر ومرافئ أخرى في العالم .

جدول رقم (٣٣)

الكميات المفرغة حسب كل نوع من البضائع

مقارنة مرفأ عادى مع مرفأ اللاذقية (١)

نوع البضاعة	عدد الاطنان المفرغة في مرفأ عادى/سا	عدد الاطنان المفرغة في مرفأ اللاذقية / سا	الزيادة المئوية المرغوب في تحقيقها
بضائع ثقيلة	١٧ طنا	٨ أطنان	١١٣٪
حزم خشبية	١٥٠٠٠ مترلوحي	١٥٠٠٠ مترلوحي	٩٠٠٪
بالات قطن	١٥	٥ر٣	١٨٣٪
بضائع عادية	١٧	٥	١٤٠٪
حديد فولاذ	١٦	٥ر١٣	١٩٪
اسمنت	١٦	١٥	٧٪
دقيق	١٣	٦ر٦	٩٧٪
حاويات	٢٥ حاوية/سا	٤ حاوية/سا	٥٢٥٪

١) لويس بيرجر ، ١٩٨٠ - دراسة النقل الشاملة ، المرافئ والشحن البحرى ، المجلد الخامس ، وزارة النقل - الجمهورية العربية السورية ، ص ٣ - ١٢ .

من ملاحظة الجدول يتبين الفارق الكبير في الانتاجية بين مرفأ اللاذقية والمرفأ العادى المذكور والسبب يعود الى أمور عديدة منها :

آ - الخلل والعطل المستمر الذى تعاني منه معدات المناولة في مرفأ القطر ، لذلك فهي بحاجة الى صيانة دورية ومكثفة بالاضافة الى أن بعض معدات المرفأ قد انتهى عمرها الاقتصادى ولم يعد يوجد لها قطع تبديل والسبب يعود أحيانا لعدم وجود الشركة الصانعة في الوقت الحاضر .

ب - اتباع طرق تقليدية أحيانا في تفريغ بعض أنواع البضائع مثل بضائع الفرط (الصب) نتيجة تعطل أدوات الشفط الخاصة بتفريغ تلك البضائع فتستعمل الطرق اليدوية في التعبئة والتفريغ .

جـ - عدم كفاية النقل السطحي اللازم لتفريغ البضائع فتتأخر عملية التفريغ أحيانا لعدم وجود شاحنات نقل .

د - تأخر بدء العمل اليومي في الوقت المحدد بسبب عدم جاهزية أدوات المناولة .

هـ - عدم اتباع أسلوب موحد لشحن البضائع كوضعها على طبالي أو استعمال الشباك من أجل السرعة في الشحن والتفريغ .

و - اختلاط بوالص الشحن في السفن ذات المقاصد المتعددة مما يؤخر عملية التفريغ بسبب الوقت الذى يضيع في عملية الفرز .

ز - انخفاض انتاجية العمال واللامبالاة التي يبدونها وعدم تقديرهم ومعرفتهم بخطورة التأخير وتأثيره على القطر واستنزافه لمبالغ كبيرة من القطع الأجنبي .

ح - الروتين الجمركي وما يسببه من تعطيل وتأخير .

لذلك يجب العمل على :

آ - الدعوة الى استعمال أسلوب موحد في النقل خاصة بالنسبة للبضائع المستوردة لصالح القطاع العام السوري حيث تقدر البضائع الواردة الى القطاع العام بـ ٩٨٪ من اجمالي البضائع الواردة الى القطر . وان تأخير تفريغ تلك البضائع يكلف القطر مبالغ هائلة كغرامات تأخير ، ومن الأساليب المفروض استعمالها استخدام الطبالي نظرا للمزايا التي تقدمها تلك الطريقة بعد تستيف البضائع عليها ، حيث تضمن :

- سهولة التفريغ .
- وفورات في الوقت .
- تخفيض الأضرار التي تلحق بالبضاعة .
- تخفيض السرقات .

وبالتالي تطبيق هذا الأسلوب على المستوردين والشاحنين من أجل توحيد أنماط البضائع المشحونة .

ب- وضع برامج اجراء صيانة دورية للمعدات والآليات واخضاع العاملين القائمين عليها الى دورات تأهيل وتدريب وتوعية توضح الطرق السليمة في معاملة الآلية والبضاعة .

جـ- الاهتمام بصيانة السيور المتحركة لصوامع الحبوب واجراء صيانة دورية لشفاطات الحبوب .

د - اجراء دورات تدريبية لعمال المناولة وتعليمهم علم المناولة بشكل فني ، مع العلم أنه في جميع دول العالم أو اكثرها توجد معاهد من أجل دراسة علم المناولة ، ففي بريطانيا يوجد (٢٣) معهدا لدراسة علم المناولة وتطويره .

هـ - السرعة في انهاء تجهيز رصيف الحاويات في مرفأ طرطوس من أجل رفع انتاجية تفريغ الحاويات .

و- معالجة تسرب غبار الفوسفات في مرفأ طرطوس لأنها تؤثر بشكل كبير على انتاجية العمال وعلى صحتهم ولا يزال غبار الفوسفات منذ (٩) سنوات وحتى الآن يؤثر على كامل المنطقة المحيطة بالمرفأ وخاصة المستشفى الوطني وان التلويث المذكور ناتج عن كون فوهة انبوب تعبئة الفوسفات بعيدة عن فتحة عنبر السفينة مسافة (٣) أمتار تقريبا وعند وجود الهواء يتطاير غبار الفوسفات جاعلا المرفأ بحالة يرثى لها وهذا ما سبب الكثير من الأمراض لعمال المرفأ حيث وصلت نسبة غبار الفوسفات في الهواء الى (١٠,٠٠٠) ميكروغرام / م٣ وهذه نسبة أكثر بكثير من النسبة المسموح بها في الهواء (١) وفيما يلي جدول يوضح خطورة غبار الفوسفات والأمراض التي يسببها بشكل مباشر أو غير مباشر .

---

١) تقرير مقدم لادارة مرفأ طرطوس .

جدول رقم (٣٤)

خطورة غبار الفوسفات والأمراض التي يسببها بشكل مباشر أو غير مباشر (١)

السنة	صدرية		قلبية		هضمية		عصبية		جلدية		عينية		أذنية		مجموع العاملين
	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	العدد	٪	
١٩٧٤	١٥	٢	٧	١	٤٥	٦	٤	١	٣٥	٥	٤٠	٦	٣٥	٥	٧٠٢
١٩٧٧	٦٣	٥	٥٢	٤	٧٨	٦	٤٢	٣	٨٧	٧	٢٢٠	١٧	٢٤٠	١٨	١٣٢٧
١٩٨٠	٩٤	٦	٥٠	٤	١١٨	٩	٨٦	٧	١٠٤	٨	٢١٠	٧	٢٣٥	١٩	١٢٥٨
١٩٨٣	٢١٠	٨	١١٤	٤	٢٤٧	٩	٥٦	٢	٣١٠	٣	٣٨٣	١٤	٤٣٧	١٦	٢٦٥٢
١٩٨٥	٢٤٢	٨	١٤٧	٥	٢٧٨	١٠	٩٤	٣	٣٦٢	١٢	٣٩٨	١٤	٤٥٤	١٦	٢٩٢٨

(١) تقرير مقدم لادارة المرفأ في طرطوس .

وفقا لما تقدم يجب العمل بسرعة على اصلاح خطوط مناولة الفوسفات وذلك عن طريق :

آ - سد كافة الثغرات الموجودة في برج التحميل .

ب - تزويد خرطوم التلقيم الموصول ببرج التحميل بخرطوم مطاطي يمكن التحكم فيه ويدرأ الفوسفات المتساقط من الفوهة من التعرض للهواء ، وبالتالي يمنع التلوث .

وفي الحقيقة من أجل دفع العمالة المرفئية لتحقيق انتاجية مرتفعة في عملية التفريغ وبالتالي الوصول ببضائع القطاع العام الى حدود كسب الوقت ، لا بد من اتباع أساليب تحضيرية تدفع العمال لانجاز أعمالهم بسرعة ومن واقع التجربة في مرافئ القطر ، نجد أن الحوافز المادية تدفع العمال الى انجاز أعمالهم بسرعة وانتاجية مرتفعة . وتجربة القطاع الخاص بتفريغ بضائعهم دليل على أهمية الحافز المادي لدفع العمال من أجل رفع انتاجيتهم .

وقد أدى عدم اهتمام القطاع العام ببضائعه وملاحقتها بفرض انهاء عملية التفريغ بسرعة أو شحنها الى مقاصدها بالأوقات المحددة ، الى تحميل القطر أعباء مالية ضخمة كغرامات تأخير في حين أن اهتمام القطاع الخاص ببضائعه يظهر جليا بالسرعة في التفريغ والشحن ، وهذا ما تم ملاحظته في الفترة الأخيرة في مرفأ طرطوس حيث اتبع القطاع الخاص طريقة خاصة وذكية من أجل تفريغ حبوب الذرة الفرط بسبب تعطل شفاطات المرفأ الخاصة بالتفريغ من جهه وبسبب ضعفها من جهة أخرى ، فقام باستخدام قمع كبير مركب بطريقة يقع فوق السيارة الشاحنة المخصصة لشحن البضاعة الفرط ، وتقوم رافعة السفينة التي هي عبارة عن (كبشة كبيرة) تقوم بتفريغ الحمولة في القمع الذى يسقطها فوق السيارة الشاحنة ، وبواسطة هذه الطريقة ، تم تفريغ كميات كبيرة في وقت قصير جدا (١) .

---

(١) دراسة ميدانية قام بها الباحث في مرفأ طرطوس .

٣ - التخزيـــن :

يتم تخزين البضائع في المرافئ بعد تفريغها من عنابر السفينـــة أو قبل شحنها على ظهر السفينة بفترة معينة . ويعتبر التخزين من العوامل المهمة في رفع انتاجية المرافئ ومن المصادر المهمة للدخل في المرافئ .

أما طاقات التخزين في المرافئ السورية فهي على الشكل التالي :

في مرفأ طرطوس :(١)

المستودعـــات	المساحة (م ٢)
١- المستودع ارقم (١)	٤٥٠٠ م٢
٢- المستودع رقم (٢)	٤٥٠٠ م٢
٣- المستودع رقم (٣) و (٤)	٢٠٠٠٠ م٢ ثلاث طوابق
٤- على الرصيف الشمالي اللسان أ المستودعات	٩٠٠٠ م٢
٥- ست مستودعات	٢٩٤٠٠ م٢
٦- مستودعان (٧) و (٨)	٤٩٠٠ م٢
٧- مستودع المصندقات	١٥٠٠٠ م٢
٨- مستودع الترانزيت	١٣٥٠٠ م٢
المجمـــوع :	٩٥٩٠٠ م٢
في حين تبلغ ساحات التخزين	٩٢٠٫٠٠٠ م٢

١) تحليل الوضع الراهن لنشاط النقل البحرى في القطر العربي الســورى ، ١٩٨٤ - المرحلة الاولى من اعداد الخطة الخمسية السادســـــة ١٩٨٤ - ١٩٩٠ ، ص ٩٧ .

هذا بالاضافة الى استطاعة صوامع الحبوب التي تصل الى حوالي (١٠٠) ألف طن .

في مرفأ اللاذقية : (١)

المستودعات	المساحة
١- مستودع تبريد	١٥٠٠ طن
٢- خمسة وعشرون مستودع	٩٥٥٠٠ م٢
٣- ساحات للحاويات	١٨٠٠٠٠ م٢
٤- ساحات خارج منطقة المرفأ	١٥٨٠٠٠ م٢

بالاضافة الى صوامع الحبوب التي تصل طاقتها الى (٤٠) ألف طن .

هذا ومن خلال ملاحظة البضائع المخزنة في المخازن نجد أغلبها يعود الى القطاع العام السورى وتصل أحيانا فترة التخزين الى ستة أشهر أو أكثر مما يؤدى الى انخفاض في قيمة البضاعة وانخفاض السيولة النقدية ، بسبب تجميدها في بضائع مخزنة في المستودعات بدون أى مبرر للتأخير ، هذا بالاضافة الى تعطيل انجاز الكثير من المشاريع الانمائية في حينها . ويتبين في مخازن المرفأ عدم وجود اسلوب علمي أو فني في التخزين وفق سجلات وأوقات السحب مما يعرض البضائع للتلف والكسر .

---

١) منشورات الشركة العامة لمرفأ اللاذقية ، نيسان ١٩٨٦ .

ومما يعكس صورة خاطئة عن امكانية المخازن عدم وصول الضغط المرفئي الى طاقات عالية بسبب تدني حركة المرافئ . ولكن اذا استمر الحال على هذا المنوال من لا علمية التخزين ، فان هذه المخازن والساحات لا تستطيع استيعاب كل الطاقة الموجودة لأجلها اذا ما وصل المرفأ الى طاقته القصوى المخططة له .

ويلاحظ في مرافئ القطر أن بضائع الحاويات التابعة لشركات القطاع العام تعاني من تأخير في سحبها وتفريغها مما يعرض شركات القطاع العام لدفع غرامات تأخير عن الوقت المحدد لها وتصل أحيانا الى مبالغ كبيرة جدا تدفع لصالح شركات النقل الملاحية الأجنبية ، لذلك يجب اتخاذ اجراءات من أجل تسريع عملية سحب البضائع واعادة الحاويات الى أماكنها . كما ينبغي أن تخطط الممرات داخل المخازن لتحديد الأمكنة التي يجب وضع البضائع فيها وبشكل يسمح للعربات الشوكية المرور بسهولة والتحرك بمرونة لايصال البضائع الى حيث يجب ، أو سحبها من أماكن تخزينها للخارج .

٤ - استطاعة المرافىء :

ان استطاعة الميناء أو طاقته انعكاس لانتاجية جميع الوحدات العاملة فيه بالاضافة الى مكوناته الاساسية من أرصفة ومعدات المناولة ومخازن وكفاءة عمالية ونقل سطحي ومرونة في العمل الاداري والعمل الجمركي وعند تقييم الميناء وتحديد طاقاته تؤخذ جميع هذه العوامل بالاعتبار وتتأثر طاقة المرفأ بنوعية البضائع التي يخدمها ومدى تطور المناولة .

وتحدد طاقة الميناء بناء على تحديد طاقة كل رصيف وللأسف حتى اليوم لاتملك ادارة المرافىء في القطر معلومات عن انتاجية كل رصيف من البضائع حسب أنواعها . وفيما يلي جدولا يوضح طاقات مرافىء القطر / بالألف طن / . (١)

جدول رقم (٣٥)

الطاقة	السنوات		
	١٩٧٩	١٩٨١	١٩٨٣
الطاقة القصوى لمرفأ طرطوس .	٥٠٠٠	٦٠٠٠	٦٠٠٠
" " اللاذقية .	٤٠٠٠	٤٠٠٠	٤٠٠٠
مجموع الطاقات .	٩٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠
الحركة .	٨٢٩٧		٥٢٩٤
النسبة المئوية المتحققة ونسبة الانتفاع من الطاقة .	٩٠٪	٨٥٪	٥٣٪

---

١) منشورات مرفأ اللاذقية وطرطوس .

أما طاقة مرافئ القطر خلال الأعوام التالية لعام ١٩٨٣ فكانت على الشكل التالي :

جدول رقم (٣٦) الوحدة (طن) (١)

طاقة المرافئ	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥	١٩٨٧
مرفأ طرطوس				
استيراد	٢٢٢٠٧٩٤	٣٢٩٧٢٣	٢٤٢٦٥٥٩	١٧٤٢٩٤٧
تصدير	١١١١١١٣	٩٦٤٣٠١	١٢٨٢٠٤٣	١٥٨٥٦٢٤
مجموع	٣٣٣١٩٠٧	٤٢٦١٥٠٤	٣٧٠٨٦٠٢	٣٣٢٨٥٧١
مرفأ اللاذقية				
استيراد	١٣٧٢٤٠٠	١٢٥٥٦٠٠	١٥٦٥٨٠٠	١١٩٣٥٠٠
تصدير	٣٦٨٣٠٠	٣٦١٦٠٠	٢٢٢٦٠٠	١٤٦٤٠٠
مجموع	١٧٤٠٧٠٠	١٦١٧٢٠٠	١٧٨٨٤٠٠	١٣٣٩٩٠٠
مجموع كلي	٥٠٧٢٦٠٧	٥٨٧٨٧٠٤	٥٤٩٧٠٠٢	٤٦٦٨٤٧١

٥ - حركة المرافئ :

يتم عن طريق المرافئ السورية تأمين حاجيات القطر من المستوردات ، وبالتالي تصريف الانتاج المحلي عن طريق التصدير . ومن ملاحظة حركة البضائع المفرغة والمشحونة عبر مرافئ القطر نلاحظ أن أغلب السلع المفرغة هي على الشكل التالي :

---

١) النشرة الاحصائية ، ١٩٨٧ - الشركة العامة لمرفئي اللاذقية وطرطوس ، مديرية الدراسات والتخطيط ، دائرة الاحصاء .

معدات - حديد - خشب - اسمنت - مواد كيماائية - حبوب - أعلاف مركزه - سكر - مواد غذائية - رز - آليات . وهذه السلع تشكل المجموعة الأساسية للبضائع المفرغة في مرافئ القطر منذ أكثر من عشر سنوات .

أما المشحونة فهي على الشكل التالي :

فوسفات - قطن - أقمشة - شعير - دخان - فستق عبيد - حبوب - مخلفات نفطية - صوف . ويقوم القطر في الوقت الحاضر بتصدير اسمنت من منتجات معمل الاسمنت في طرطوس . أما أنواع السفن التي نقلت عليها هذه البضائع فهي بشكل عام سفن حاويات ، سفن الدحرجة ، سفن بضائع عامة ، ناقلات حبوب ، ناقلات فوسفات .

المستوردات والصادرات عبر مرفأ طرطوس :

يبين الجدول التالي البضائع المستوردة والمصدرة عن طريق مرفأ طرطوس من عام ١٩٧٧ وحتى عام ١٩٨٧ .

جدول رقم (٣٧)

جدول يبين كمية البضائع المستوردة والمصدرة عن طريق مرفأ طرطوس من عام ١٩٧٧- ١٩٨٧ (١)

السنة	الاستيراد	التصدير	مجموع استيراد + تصدير	الفيول	الفوسفات (طن)	مجمـوع الفيول + الفوسفات	مجـ والـ
١٩٧٧	٢٢٣٤٧٨٤	١٠٦٦٥١٦	٣٣٠١٣٠٠	٤٤٤١٣٨	٥٢٣٢١١	٩٦٧٣٤٩	
١٩٧٨	٢٠١٧٧٨٦	١٠٥١٧٣٤	٣٠٦٩٥٢٠	١١٢٩٤٣	٧٧٩٩٧٨	٨٩٢٩٢١	
١٩٧٩	٣٣٤٣٨٠٢	١٥١٩٣٦٩	٤٨٦٣٧١	١٦٢٢٥٤	١٦٢٢٥٤٠	١٧٨٤٧٩٤	
١٩٨٠	٣٦٤٦٢٩٦	١٠٢٩٢٤٩	٤٦٧٥٥٤٥	٢٤١٥١	٦٥١٤٨١	٦٧٥٦٣٢	
١٩٨١	٣٥٦٨٩٦٣	١٠٤٦٢٩	٤٥٨٣٥٩٢	١٥٣٠٧٧	٥١٢٨٩١	٦٦٥٩٦٨	
١٩٨٢	٢٣٢٠٩٧٨	٩٨٩٥٢٠	٣٣١٠٤٩٨	٧٦٩٩٠	٦٩٨٤٤٥	٧٧٥٤٣٥	
١٩٨٣	٢٢٢٠٧٩٤	١١١١١١٣	٣٣٣١٩٠٧	٣٣٧٩٢	٩٨٨٤٣٤١	١٠١١٣٣	
١٩٨٤	٣٢٩٧٢٠٣	٩٦٤٣٠١	٤٢٦١٥٠٤	—	٨٥٧٠٤١	٨٥٧٠٤١	
١٩٨٥	٢٤٢٦٥٥٩	١٢٨٢٠٤٣	٣٧٠٨٦٠٢	—	٨٨٧٤٦٠	٨٨٧٤٦٠	
١٩٨٦	١٧٣٩٢٢٢	١٣٩٨٠٦٩	٣١٣٧٢٩١	—	١٢٦٤٥٠٢	١٢٦٤٥٠٢	
١٩٨٧	١٧٤٢٩٤٧	١٥٨٥٦٢٤	٣٣٢٨٥٧١	—	١٥٣٣٦٢٥	١٥٣٣٦٢٥	
الاجمالي	٢٨٥٥٩٣٣٤	١٣٠١٢١٦٧	٤١٥٧١٥٠١	١٠٠٧٣٤٥	١٠٣١٥٥١٥	١١٣٢٢٨٦٠	

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن كميات البضائع الواردة الى مرفأ طرطوس بدأت بالتناقص منذ عام ١٩٨٥ حيث بلغت (٢٤٢٦٥٥٩) طنا ، في حين كانت في عام ١٩٨٤ (٣٢٩٧٢٠٣) طنا لتصل في عام ١٩٨٦ الى (١٧٣٩٢٢٢) طنا وفي عام ١٩٨٧ (١٧٤٢٩٤٧) طنا .

أما بالنسبة للبضائع المصدرة عن طريق مرفأ طرطوس فقد بلغت في عام ١٩٨٧ كمية (١٥٨٥٦٢٤) طنا في حين كانت في عام ١٩٨٢ (٩٨٩٥٢٠) طنا ، أما سبب ارتفاع حجم البضائع المصدرة فانه يعود الى ارتفاع حجم وزن الفوسفات المصدر ، فقد بلغت كمية الفوسفات المصدّرة من اجمالي البضائع المصدّرة في عام ١٩٨٧ نسبة تقدر بـ ٩٦٫٧ ٪ وهذا رقم كبير جدا بالنسبة لسلعة واحدة .

هذا وقد بلغ عدد السفن الواردة الى مرفأ طرطوس في عام ١٩٨٧ (٥٦١) سفينة بلغت حمولتها (١٧٤٢٩٤٧) طنا وكانت جنسياتها على الشكل التالي : (١)

- سوفياتية ٢٢٪
- قبرصية ١٤٪
- لبنانية ١٠٪
- يونانية ٦٪
- هندوراسية ٤٪
- جنسيات مختلفة ٤٤٪

---

(١) النشرة الاحصائية ، ١٩٨٧ - الشركة العامة لمرفأ طرطوس ، مديرية الدراسات والتخطيط ، دائرة الاحصاء .

وقد غادرت هذه السفن مرفأ طرطوس على الشكل التالـــــي : (٢١٧) سفينة محملة ، أما الباقي ويبلغ عددها (٣٤٧) سفينة فقد غادرت علـــى الصابورة أى فارغة من الحمولات ، وهذا أمر غير مستحب بالنسبة لشركـــات النقل العالمية حيث تركز هذه الشركات خدمتها للموانئ التي تتوقع وجـــود بضائع بها بحيث تخرج منها محملة من أجل رفع الايراد وخفض تكاليـــف التشغيل وهذا الأمر يعكس ارتفاعا في النوالين البحرية على البضائع الـــواردة الى القطر من قبل الشركات العالمية للنقل البحرى .

وفيما يلي جدولا يوضح أنواع البضائع المصدّرة والمستوردة عبر مرفـــأ طرطوس .

جدول رقم (٣٨)

جدول يبين كمية البضائع المصدرة في مرفأ طرطوس من عام ١٩٨٠ حتى نهاية عام ١٩٨٧ (١) (ب

السنة	فوسفات	مخلفات نفطية	قطن وأقشة	صوف	جلود	فحم بترولي	حاويات فارغة	شاحنات فارغة	غذائية وحبوب	معدات	سيـ ومقـ
١٩٨٠	٦٥١٤٨١	٢٤١٥١	١٤٤٣	٥٩١٧	١٦٨٦	٦٠٠	٢٨٥١٧٩	٢٨٤٢٥	-	-	-
١٩٨١	٥١٦٧٩١	١٥٢٠٧٧	٢٩١٧	١٥٢٦	١٠١٢	٣٢٩٥٩	٩٣٣٣٢	١٣٩٠٩٤	٣٦٤٩٥	٨٦٣٢	٨٥٠
١٩٨٢	٦٩٨٤٤٥	٧٦٩٩٠	١٦٩٢	٣٩١٥	١١٨	١٨٠٠١	٣٢٥٧٥	٥١٧٠٦	١٥٠٠٩	٢٨٣٩٤	٣٣٠
١٩٨٣	٩٨٤٢٤٩	٣٣٧٩٢	٨٥٥٩	٧٤٧	١٠٥	-	٣١٤٨	٣٢٦٠٩	٣١٧٥٩	٣١٢٢	٩٤٤
١٩٨٤	٨٥٧٠٤١	-	٣٠٦٤	٧٩٥	٧٨	-	٢٧٧٠	٥٣٨٣٩	١١٥٨٨	٥٠٦٦	٣٢٨
١٩٨٥	٨٨٧٤٦٠	٣٥٦٦٦	١٧٢٨	٤٦٤	٤٨	٣٣٢٨٤٢	٨٨٦٥	٤١٥٩٣	٢٨٨٢٨	٢٠٨٠	٤٥٨
١٩٨٦	١٢٦٤٥٠٢	٢٣٢٨	١٩٣٥	٢٩٩١	١١٤	١٧٠٠٠	٤٤١٧	٨٥٩٤	٦٦٧٤٥	٣٦٦٥	٧٧٠
١٩٨٧	١٥٣٣٦٢٥	٤٤٨	٤٩٠٩	٩١٠	٦٥	-	٣٢٦٨	٩٦٧٥	٢٢٧٦	٦٠٨٢	٩٠٤
الاجمالي	٧٣٨٩٧٨٦	٣٢٦٤٨٢	٢٦٢٤٧	١٧٢٦٥	٣٢٢٦	٣٠١٤٠٢	٤٣٣٥٠٤	٣٦٥٥٣٥	١٩١٧٠٠	٥٧٠٤١	٨٤

١) النشرة الاحصائية ١٩٨٧ ـ الشركة العامة لمرفأ طرطوس ـ مديرية الدراسات والتخطيط ، دائرة الاحصاء .

جدول رقم (٣٩)

جدول يبين كمية البضائع المستوردة منذ عام ١٩٨٠ حتى عام ١٩٨٧ عن طريق مرفأ طرطوس (١) (بال

السنة	سيارات	معدات	حديد	خشب	اسمنت	سكر	مواد غذائية	مواد كيماوية	حبوب ومشتقاتها	بلاط ورخام	أرز	خيوط وأنسجة
١٩٨٠	١٠٩٩٥٧	٤٨٣٦٤٦	٥٤٢٩٩٢	١٧٩٣٦٩	٥٩٩٨٠٦	١٦٤٣٩٨	١٢٩٧٩١	٢٥٥١٤١	٤٩٦٩٢٩	٧٥٦٥٧	٦٠٨٣٥	١٥٨٦٣
١٩٨١	١٠٨٥٩٩	٣٩٤٨٢٤	٦٣١١٤٧	١٧٤٥٣٢	٨٦١٦٧٠	١٦٨٦٠٤	١٩١٣٣٦	١٦٦٢٣٢	٢٧٧١٧٢	٧٠٥٨٨	٤٧٦٣٩	١٢٠٨٢
١٩٨٢	٩٠٦٧٩	١٧٨٥١٦	٢٩٠٦٥٨	١٢٤٧٢٨	٣٢٢٧٧٩	١٩٦٤٦٢	٢١٥٦٦٥	١٥١١٣٨	٣٨٥٥٧١	٢٤٠٠٢	٥١٦٨٩	١٥٢٦٣
١٩٨٣	٦٥٩٢٧	١٤٦٤٨٦	٢٢٦٤٨٣	١١٩٠٤٠	١٢٣٧٨٨	١٤٧٤٠٩	١٢٦٢٦٣	٦٢٣٢٠	٩٢٠٨٥٧	٢٥٢٦٠	٢٧٠٣	٦٤٤٧٥
١٩٨٤	٣٦٣٨٢	١٤٨٤٤٦	٥٤٢٦٠٧	١٦٥٩٧١	١٣٨٤	٢٠٤٢١٠	٤٢٢٤٥٤	١٠٨٢٦٠	١٣٤٣٢٣٥	٧٧١١	١٥٦٣	٨٦٧٨٩
١٩٨٥	٣٦٣٨٢	١٤٨٤٤٦	٥٤٢٦٠٧	١٦٥٧١	١٣٨٤	٢٠٤٢١٠	٤٢٢٤٥٤	١٠٨٢٦٠	١٣٤٣٢٣٥	٧٧١١	١٥٦٣	٨٦٧٨٩
١٩٨٦	١٥٤٣٠	٨٨٩٧٧	٣٣٤٩٤٦	١١٦٣٠٨	٨٥٣	١٧١٧٤٧	٥٥١١١	١٠٣٩٣٠	٦٥٥٩١٨	٦٠٢٠	٩٦٧٣٩	١٣٨
١٩٨٧	١٧٠٥٢	٨٢٥٢٧	٢٢١١٤٨	٥٤٠٠٩	١٠١٦	٢١٢٥١٣	٦٠٠٧٤	٢٦٥٢٤١	٦٦٠٧٥١	٣٢٣٢	٩٤٧١٤	٣٦٣
اجمالي	٤٧٠٣٢٨	١٦٦٢٧٠٥	٢٣٥٧٨٥٦	١٠٣٦٦٢٦	١٩١٢٦٠٨	١٤٨٢٢٠٨	١٥٣٢٠٣١	١٢٦٨٢٥٠	٥٣٤٣٤٥٥	٢٢٣٠٦١	٣٥٧٨٨٤	٢٨٧٥٢٥

(١) النشرة الاحصائية ، ١٩٨٧ - الشركة العامة لمرفأ طرطوس ، مديرية الدراسات والتخطيط ، دائرة الاحصاء .

الواردات والصادرات عبر مرفأ اللاذقية :

يبين الجدول التالي حركة مرفأ اللاذقية من البضائع حسب الكميات وأنواع السلع المستوردة والمصدّرة خلال الأعوام ١٩٧٨ - ١٩٨٧ .

ويظهر الجدول أن البضائع المستوردة الى القطر عبر مرفأ اللاذقية قد بلغت في عام ١٩٨٧ (١١٩٣٥٠٠) طن في حين كانت في عام ١٩٧٩ (٢٠٠١٦٠٠) طن .

أما فيما يخص البضائع المصدّرة فقد بلغت في عام ١٩٨٧ (١٤٦٤٠٠) طن في حين كانت في عام ١٩٧٩ (٣١٦٧٠٠) طن .

أما بالنسبة لأعداد السفن التي حملت هذه البضائع لنفس العام في حركتي الاستيراد والتصدير فقد بلغت (٨٤١) سفينة . وقد كانت جنسيات تلك السفن التي شحنت أو فرغت تلك البضائع كالتالي : (١)

١٨٫٦٪	ألمانية اتحادية
١٨٫٥٪	سوفياتيـــة
١٠٪	سوريـــة
٦٪	بناميـــة
٦٪	قبرصيـــة
٢٫٥٪	يوغسلافيـــة
٥٪	يونانيـــة
٣٫٩٪	تركيـــة
٣٪	بولونيـــة
٢٣٫٨٪	جنسيات مختلفة .

---

(١) النشرة الاحصائية ١٩٨٧ - الشركة العامة لمرفأ اللاذقية ، مديرية الدراسات والتخطيط ، دائرة الاحصاء .

جدول رقم (٤٠)

جدول بالبضائع المستوردة والمصدرة بالاطنان عن طريق مرفأ اللاذقية وعدد البواخر التي أمت مرفأ اللاذقيـــة منذ عام ١٩٧٨ ولغايـــــة ١٩٨٧

آ ـ البضائع المستوردة :(١)

النوع	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥
اسمنت	٢١٣٩٠٠	٣٠٠٩٠٠	٢٧٩٨٠٠	٣٤٢٨٠٠	٢١١٩٠٠	٦٧٤٠٠	٨٨٠٠	٢١٠٠٠
حديد	١٧٧١٠٠	٣٢٠٤٠٠	٤٩٢١٠٠	٤٠٠٧٠٠	٢٤٧٣٠٠	٢٣٥٨٠٠	٢٠٢٥٠٠	٤٣٤٠٠
اخشاب	٧١٣٠٠	٦٢٩٠٠	١١٠٣٠٠	١٢٧٨٠٠	١١٥١٠٠	٩٣٧٠٠	١٠٤١٠٠	٩٠٦٠٠
خيوط	٣٥٧٠٠	٤٠٦٠٠	٣٥٥٠٠	٤٦١٠٠	٤١٥٠٠	٣٥٠٠٠	٤٣٢٠٠	٥٢٤٠٠
أوائل ومعدات	١٢٠٠٠٠	١٦١٩٠٠	٢٢٨٢٠٠	٢٦٨٧٠٠	١٦٨٢٠٠	١٥٩٦٠٠	١٢٢٩٠٠	٧١٠٠٠
مواد غذائية	٢١٤٠٠٠	١٩٤٢٠٠	٢٦١٨٠٠	٢٠٤٤٠٠	١٤٢٣٠٠	١٥٩٠٠٠	٣٣٢٦٠٠	٧٢٧٠٠
أكياس خيش	٩٠٠٠	٢١٥٠٠	٢٤٦٠٠	٢٥٠٠٠	٧٦٠٠	٢٦٣٠٠	٤٨٠٠	١٣٤٠٠
شحوم وزيوت	٢٦٦٠٠	٢٠٩٠٠	٣٦٢٠٠	٤٣٩٠٠	٤٤١٠٠	٤٤٦٠٠	٢٨٨٠٠	٧٨٦٠٠
أرز	٤٢٧٠٠	١٩٨٠٠	٦١١٠٠	٣٥٠٠٠	٤٩٣٠٠	٣٠٨٠٠	—	١٢٨٠٠
سكر	١١٧١٠٠	١٢٠٣٠٠	١٧٣٠٠٠	٨٢٣٠٠	١٣٤٢٠٠	٦٦٦٠٠	٧٥٨٠٠	٢١٤٠٠
مواد كيماوية	٨٩٩٠٠	١٣٧٢٠٠	١٧٨٢٠٠	٢٢٣٠٠٠	١٤٦٥٠٠	١١١٠٠٠	١٦٠٠	١٣٣٠٠
حبوب	١٤٢٩٠٠	١٤٠٤٠٠	٢٥٩٨٠٠	١٣٦٧٠٠	٥٣٦٠٠	٦٠٥٠٠	١٠٩١٠٠	٥٩١٠٠
مختلف	٢٢٣٩٠٠	٤١٠٦٠٠	٤٥٩٠٠٠	٦٥٣٠٠٠	٣٠٥٤٠٠	٢٨١٢٠٠	٢٢١٤٠٠	٣٣٣٠٠
المجموع	١٥٠٤١٠٠	٢٠٠١٦٠٠	٢٥٩٩٦٠٠	٢٥٨٩٤٠٠	١٦٦٧٠٠٠	١٣٧٢٤٠٠	١٢٥٥٦٠٠	٦٥١٠٠

ب ـ البضائع المصدرة : (١)   تابع جدول رقم (٤٠)

النوع	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥
شعير	-	-	١٢٢٠٠	٣٧٨٠٠	٤٤٧٥٠٠	٧٧٧٠٠	-	-
قمح	٢٠٠	٣٠٠	-	-	٩٧٠٠	-	-	-
قطن	١٣٦٨٠٠	١١٢٣٠٠	٩١٨٠٠	٧١٧٠٠	٨٦٧٠٠	١٣٦٢٠٠	١٩٦٦٠٠	[illegible]
كسبة وبذور	٩٠٠	١٧٠٠	٦٠٠	٤٦٠٠	٢٠٠	١٠٠	-	-
صوف	٧٣٠٠	٧٠٠٠	٣٢٠٠	٣٠٠٠	١٢٢٠٠	٨٠٠	٢٩٠٠	[illegible]
حبوب	٦١١٠٠	٦٧٠٠٠	٢٧٥٠٠	٢٣٤٠٠	٨٧٠٠	٣١٦٠٠	٧٠٤٠٠	[illegible]
دخان	١٨٠٠	١٥٠٠	٣٤٠٠	١٥٠٠	٢٨٠٠	٣٨٠٠	٢٦٠٠	[illegible]
سوس	-	-	-	١٠٠	٣٠٠	١٠٠	١٠٠	[illegible]
جلود	-	-	-	٣٢٠٠	١٥٠٠	٢٠٠	١٧٠٠	[illegible]
فستق عبيد	١٩٠٠	٦٠٠	٢٠٠	٧٠٠	٤٠٠	-	٩٠٠	[illegible]
نخالة	-	-	-	١٠٠٠	-	٦٠٠	-	-
مقطورات	-	-	-	١٥٠٠٠	٤٥٠٠	٣٤٠٠	-	[illegible]
حاويات	-	-	-	٨٢٧٠٠	٦٣٠٠٠	٦١٠٠٠	٤٤٨٠٠	[illegible]
شاحنات	-	-	-	١٨٤٠٠٠	٤٣٤٠٠	-	-	-
بصل	-	-	-	-	-	-	-	-
مختلف	٦٨٠٠٠	١٢٦٣٠٠	٢٤٨٩٠٠	٢٧٠٠٠	١٥٠٠٠	٥٢٨٠٠	٤١٦٠٠	[illegible]
المجموع	٢٧٨٨٠٠	٣١٦٧٠٠	٣٨٧٩٠٠	٤٥٥٧٠٠	٦٩٥٩٠٠	٣٦٨٣٠٠	٣٦١٦٠٠	[illegible]
الإجمالي	[illegible]	٢٣١١٤٣[illegible]	٢٩٨٧٥٠٠	٣٠٤٥١٠٠	٢٣٦٢٩٠٠	١٧٤٠٧٠٠	١٦١٧٢٠٠	[illegible]

مما سبق يلاحظ تراجع الكميات المفرغة والمشحونة عبر المرافىء السورية خلال الفترة الأخيرة خاصة بعد عام ١٩٨٢ بالنسبة لكلا المرفئين ، ولكن قد يلاحظ عدم تراجعه في مرفأ طرطوس وذلك يرجع الى الكميات الكبيرة المصدّرة من الفوسفات والتي تشكل أكثر من ٩٠٪ من الصادرات السورية عن طريقه .

أما أسباب تراجع حركة المرافىء السورية فتعود لأسباب اقتصادية وسياسية ، فالأسباب الاقتصادية هي :

آ- ترشيد السياسة الاقتصادية في القطر فيما يخص الاستيراد وانخفاض مستوى واردات القطاع العام والخاص .

ب- تبني سياسة الاعتماد على الذات .

جـ- تردي وضع النقل البحري العالمي مما انعكس على حركة المرافىء السورية .

أما الأسباب السياسية فتعود الى :

قطع العلاقات السورية العراقية التي أدت الى تراجع حجم بضائع الترانزيت عبر المرافىء السورية . هذا وقد بلغت بضائع الترانزيت في عام ١٩٧٧ كمية (٢٠٨١٠٠) طنا لتصل عام ١٩٨٧ الى (٧٩١٤١) طنا ، وفيما يلي جدول يوضح حجم الترانزيت الوارد الى القطر خلال الأعوام ١٩٧٧ - ١٩٨٧ . (١)

---

١) النشرة الاحصائية ، ١٩٨٧ - الشركة العامة لمرفأ طرطوس . مديرية الدراسات والتخطيط ، دائرة الاحصاء .

جدول رقم (٤١)

الأعـــــوام	كمية بضائع الترانزيت (طن)
١٩٧٧	٢٠٨١٠٠
١٩٧٨	٣٦١٥٨٩
١٩٧٩	٩١٦٨١٤
١٩٨٠	٨٦٠٤٣
١٩٨١	٨٩٢٠٠٦
١٩٨٢	٥٢٨١٠٨
١٩٨٣	٢٢١٣٠٤
١٩٨٤	٤٩٣٧٧٣
١٩٨٥	١٥٧٦٦٧
١٩٨٦	٦٤١٨٢
١٩٨٧	٧٩١٤١

أما أسباب انخفاض الترانزيت بشكل عام فيعود الى :

آ ـ اغلاق الحدود السورية العراقية .

ب ـ أحداث لبنان .

جـ ـ استيراد بعض الدول العربية المجاورة عن طريق مرافئها الخاصة (العقبة ـ جدة) أو مرافىء الدول المجاورة (مرسين ـ اسكندرون) .

د ـ انخفاض حجم التبادل التجارى السلمي بين الدول العربية في المنطقة والدول الأجنبية بسبب ركود الحركة الاقتصادية من جهة ونفقات الحرب العراقية الايرانية من جهة أخرى حيث أن الدول الخليجية كانت تقدم أثناء الحرب العراقية الايرانية حوالي (١٢) مليار دولار سنويا للعراق .

هـ ـ ضعف التسهيلات الممنوحة لنقل الترانزيت .

٦ - ايرادات المرافيء :

وتتمثل في الرسوم المفروضة على البضائع والسفن في مرافيء القطر ، ويمكن تعريف الرسم بأنه : تعرفة تضعها المرافيء من أجل استرداد نفقات استثمار المرفأ وتحقيق ايراد معين . وتنقسم الرسوم الى نوعين ، الرسوم المفروضة على السفن والرسوم المفروضة على البضائع .

آ - الرسوم المفروضة على السفن :

تفرض جميع دول العالم المرفئية رسوما على السفن التي تؤم مرافئها وتتخذ الرسوم على السفن أشكالا مختلفة مثل :

- رسم ميناء
- رسم رصيف
- رسم ارساء
- رسم قطر
- رسم انارة .

وهناك رسوم أخرى تفرض على السفن مثل رسوم ازالة فضلات أو رسوم دخول أحواض جافة وغيرها من الرسوم .

أما الأسس التي تفرض بموجبها الرسوم فتختلف من دولة الى أخرى . فبالنسبة لرسم الارشاد والقطر يتم تسعيره اما على أساس الحمولة الصافية المسجلة أوعلى أساس الحمولة الكلية المسجلة أوعلى أساس مبلغ معين عن كل عملية أو حسب طول السفينة ، أو حسب قوة القاطر ، أوعلى أساس طول المسافة التي تستمر خلالها عملية القطر .

ويتم حساب الرسوم المفروضة على السفن في القطر العربي السوري على أساس الحمولة الصافية المسجلة للسفينة وتتمثل في الاشكال التالية : (١)

- بدل الرسو : وهو البدل المفروض على السفينة نتيجة وقوفها في حوض المرفأ ويفرض على اساس خمسة عشر قرشا سوريا عن كل برميل مسجل من حمولة السفينة وعن كل يوم أو جزئه .

- بدل التلبيس : وهو البدل المفروض على السفينة نتيجة وقوفها على الرصيف المخصص لها من أجل البدء بعملية التفريغ أو الشحن ، ويحدد هذا البدل بمبلغ عشرين قرشا سوريا عن كل برميل مسجل من حمولة السفينة وعن كل يوم أو جزئه .

- بدل الارشاد والقطر : وهو المبلغ المفروض على السفينة نتيجة ارشاد السفينة وقطرها الى داخل المرفأ ، ويحدد هذا المبلغ على أساس خمسة وستين قرشا سوريا عن كل برميل مسجل من حمولة السفينة لقاء كل عملية ارشاد وقطر أو عن كل تغيير لمكان رسو السفينة اذا كان هذا التغيير لمصلحتها .

هذا ولا تخضع لبدلي الارشاد والقطر السفن التابعة للدولة وغير المخصصة للأعمال التجارية والسفن الحربية العربية أو الأجنبية بناء على طلب المرجع الرسمي . كما يستثنى من بدل الارشاد والقطر السفن التي يقل طولها عن عشرة أمتار ، أما اذا استعانت هذه السفن بالارشاد فيترتب عليها الرسم .

---

(١) المرسوم التشريعي رقم (٩٣) لعام ١٩٧٤ المتضمن احداث وزارة النقل .

ب - الرسوم المفروضة على البضائع :

وتنقسم الى قسمين : القسم الأول يتعلق برسم المناولة والقسم الثاني يتعلق برسوم التخزين . وتفرض الرسوم على البضائع على أساس الطن الحجمي أو الوزن الحجمي وتأتي هنا أهمية البضاعة ونوعيتها وقيمتها في وضع التعريفات الخاصة بها ، وتصدر المرافىء قوائم توضح فيها تعرفة رسوم جميع أنواع البضائع .

أما رسوم التخزين فتفرض على البضاعة اما على اساس المساحة التي تشغلها في المخزن أو حسب خصائصها من وزن وحجم وخطورة أو على أساس قيمتها ويتم حساب الرسوم على أساس الفترة التي تقضيها البضاعة في المخزن .

ولقد قسمت البضائع الواردة الى القطر الى ست مجموعات تفرض على أساسها التعرفات ، (١)

- الفئة الأولى : وتتكون من البضائع التالية : خشب - حديد فولاذ - حديد خام - حجارة فرط غير معبأة .

- الفئة الثانية : مركبات - آلات - مقطورات .

- الفئة الثالثة : السوائل غير المعبأة التي يتم تفريغها وتحميلها بالضخ .

- الفئة الرابعة : البضائع المعبأة بأكياس حبوب ومشتقاتها ، أرز - سكر - بطاطا - كسبه - اسمنت - أسمدة - ملح - جبس .

---

١) المرجع السابق .

- الفئة الخامسة : البضائع المستوردة ضمن حاويات أو مركبات وشاحنات .

- الفئة السادسة : جميع البضائع الأخرى .

وتختلف البدلات المفروضة على تلك البضائع فيما اذا كانت هذه البضائع :

- في حالة سحب مباشر ، أو
- في حالة ادخال واخراج .

الحالة الأولى :

وتكون بالنسبة للبضائع التي تمر عبر الرصيف دون ايداعها في أماكن الايداع وتشمل نقل البضائع من عنابر السفينة وتستيفها على ظهر وسائل النقل وبالعكس .

أما الحالة الثانية :

حالة الادخال والاخراج وتشمل نقل البضائع من عنابر السفينة الى المكان المختص في أماكن الايداع وترتيبها فيها حسب أصنافها وعلاماتها وفقا لبوالص الشحن ، ثم اعادة اخراجها وتحدد البدلات وفقا لذلك على الشكل التالي :

البدلات بالليرات السورية عن كل طن (١)

الفئـــة	سحب مباشر	ادخال واخراج
الفئة الأولى	٤٠	٤٥
الفئة الثانية	٩٠	٩٥
الفئة الثالثة	٤٠	٤٥
الفئة الرابعة	٣٥	٤٠
الفئة الخامسة	٤٥	٥٥
الفئة السادسة	٨٠	١٠٠

أما البدلات المترتبة على البضائع المخزنة ، فيحدد بدل الخزن في المرافئ السورية وفقا للمادة الأولى من المرسوم التشريعي رقم (٢٧٤٣)تاريخ ٢٤/١٠/١٩٨٥ بالقروش السورية عن كل طن أو جزئه كما يلي :

عن كل يوم من مدة الخزن التي لا تتجاوز ١٥ يوما ٤٥ ق٠س

" " " " " " " " لا تقل عن ١٥ يوما ولا تتجاوز ٣٠ يوما ٧٠ ق س

" " " " " " " " " ٣٠ " " ٤٥ " ١٠٠ ق س

" " " " " " " " " ٤٥ " " ٦٠ " ١٥٠ ق س

" " " " " " " " " ٦٠ " " ٧٥ " ٢٠٠ ق س

" " " " " " " " " ٧٥ " " ٩٠ " ٣٠٠ ق س

" " " " " " " " " ٩٠ " " - ٥٠٠ ق س

---

١) المرسوم التشريعي رقم ٢٧٤٣ المتعلق باستثمار المرافئ السوريـــة تاريخ ٢٤/١٠/١٩٨٥ الصادر عن رئاسة الجمهورية ٠

ومن ملاحظة البدلات المفروضة على السفن والبضائع في المرافىء السورية يلاحظ كونها منطقية وجيدة وهذه ميزة مهمة جدا في ميدان النقل البحرى لانه في حال ارتفاع التعرفة فان هذه الزيادة سوف تواجه بزيادة مماثلة من قبل الخطوط الملاحية مما يعكس ارتفاعا في أجور النقل البحرى الى تلك المرافىء .

كل هذه العوامل وغيرها مجتمعة أدت الى وصول مرافئ القطر الى وضع خاسر اقتصاديا ، زيادة التكاليف عن الايرادات ، بالاضافة الى أمور أخرى كزيادة أعداد العاملين في المرافئ السورية الذين لا يعطون بكامل طاقتهم الانتاجية ، وتحول القسم الكبير منهم الى بطالة مقنعة . فقد شكلت رواتب العاملين وأجورهم في هذه المرافئ القسم الأعظم من التكاليف ، اذ بلغت اجمالي الأجور والرواتب في مرفأ طرطوس عام ١٩٧٩ حوالي ٦٦٪ من اجمالي التكاليف البالغة (٥٥٨٧٩٠٠٠) ل . س وتطورت لتبلغ ٧٠٪ في عام ١٩٨٣ من اجمالي التكاليف البالغة (٨٢٨١٦٠٠٠) ل.س .

كما بلغ اجمالي الأجور والرواتب في مرفأ اللاذقية عام ١٩٧٩ (٦٨,٦٪) من اجمالي التكاليف البالغة (٥٤٦٣٩٠٠٠) ل.س في حين بلغ في عام ١٩٨٣ حوالي ٦٥٪ من أصل التكاليف البالغة (٩٥٤٢٤٠٠٠) ل.س .

وقد كانت تكاليف وايرادات مرافئ القطر التجارية على الشكل التالي(١):

آ ـ مرفأ طرطوس (بالألف ل.س)

السنة	الايردات	التكاليف	الوفر	الخسارة
١٩٧٩	١٠٢٣٩٥	٥٥٨٧٩	٤٦٥١٦	-
١٩٨٠	١٣٦٤٥٨	٧٩٧٠٢	٥٦٧٥٦	-
١٩٨١	١٣٤٥٨٠	٨٧٧٤٣	٤٦٨٣٧	-
١٩٨٢	٩٢٠٠٠	٩١٨٩٢	١٠٨	-
١٩٨٣	٨٠٣٩٣	٨٢٨١٦	—	٢٤٢٣

(١) دراسات ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات مرفأى طرطوس واللاذقية .

ب ـ مرفأ اللاذقية (بالألف ل.س)

السنة	الايرادات	التكاليف	الوفـــر	الخسارة
١٩٧٩	٨١١٣٥	٥٤٦٣٩	٢٦٤٩٦	-
١٩٨٠	١١٦٦١٢	٨٥٩٩٠	٣٠٦٢٢	-
١٩٨١	١١٧١٨٥	٩٤٢٤١	٢٢٩٤٤	-
١٩٨٢	٩٩٨٦٥	١٠٢٠٦٤	-	٢١٩٩
١٩٨٣	٨٨١٨٨	٩٥٢٤٠	-	٧٠٥٢

هذا وقد تزايدت الخسائر في الأعوام الأخيرة لتصل الفروق بين الايرادات والتكاليف في عام ١٩٨٤ في مرفأ طرطوس الى (١٠٥٦١٢٩٩) ل.س . أما ايرادات المرافئ فهي محصورة بالرسوم والبدلات التي تحصلها من السفن التي تؤم المرفأ وهذه البدلات هي : بدل رسو ـ بدل تلبيس ـ بدل ارشاد وقطر ـ بدل تخزين ـ بدل شحن وتفريغ ـ بدل عتاله ـ بدل تبريد وغيرها من البدلات الأخرى .

وهذه البدلات تتحقق في حال قدوم السفن الى المرافئ ولا تتحقق في غيابها واذا لاحظنا أعداد السفن القادمة الى مرافئ القطر خلال الفترة ١٩٧٩ - ١٩٨٣ نرى مدى انخفاض اعداد هذه السفن لتصل في عام ١٩٨٣ الى نصف ما كانت عليه في عام ١٩٧٩ .

وفيما يلي جدولا يوضح أعداد السفن الواردة الى مرافئ القطر خلال الفترة ١٩٧٩ - ١٩٨٣ . (١)

---

(١) دراسات ميدانية قام بها الباحث اعتمادا على سجلات مرفأى طرطوس واللاذقية .

جدول رقم (٤٢)

المرفأ	السنوات				
	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣
طرطوس	١٩٤٤	٢٠٢٩	١٩١٠	٩٨٧	٨٨٦
اللاذقية	٢٢٤٣	٢٠٤٢	٢٠٦٨	١٦٤٤	١٢٦٣
المجموع	٤١٨٧	٤٠٧١	٣٩٧٨	٢٦٣١	٢١٤٩

ثانيا - المرافئ النفطية :

تتمثل المرافئ النفطية في القطر العربي السوري بمصبات النفط الموجودة على الساحل السوري وتقوم هذه المصبات باستقبال ناقلات النفط الخام وناقلات المنتجات النفطية وناقلات الغاز الطبيعي .

أما المصبات فهي : ١- مصب طرطوس .
٢- مصب بانياس .
٣- مصب اللاذقية .

١- مصب طرطوس :

يعتبر مصب طرطوس امتدادا لشركة نقل النفط الخام السوري المنتج في حقول كراتشوك وتقوم تلك الشركة بادارته . ويستطيع مصب طرطوس أن يستقبل ناقلات حتى حمولة /١٢٠/ ألف طن كحد أقصى وفيه مربطان قطر الواحد منهما (١٢ × ٢) انش وطاقة تحميله في الساعة ٤٠٠٠/٤٥٠٠ طن ويصدّر عن طريقه /٨/ مليون طن سنويا ويتم شحن الناقلات عن طريق ضخ النفط في عنابرها .

ولقد استقبل مصب طرطوس في عام ١٩٨٦ (٥٦) ناقلة نفط صدّر عليها حوالي (٤) ملايين طن ، وفيما يلي جدولا يوضح عدد الناقلات والكميات المحمولة عليها خلال الفترة الزمنية ١٩٧٦ - ١٩٨٦ .

جدول رقم (٤٣)

يوضح الكميات المصدرة عبر مصب طرطوس من النفط الخام السوري(١)

السنة	عدد الناقلات	كمية النفط المصدرة بالطن المتري
١٩٧٦	١٣٩	٩٠٦٧٠٠٠
١٩٧٧	١٢٢	٧٩٤٠٠٠٠
١٩٧٨	١١٥	٨١٠٠٠٠٠
١٩٧٩	١٠٨	٧٦٩٠٠٠٠
١٩٨٠	٨٤	٦٣١٠٠٠٠
١٩٨١	٧٩	٥٥٤٠٠٠٠
١٩٨٢	٧١	٥٣٢٠٠٠٠
١٩٨٣	٨١	٥٨٦٠٠٠٠
١٩٨٤	٧٥	٥١٢٠٠٠٠
١٩٨٥	٦٢	٤٤٤٠٠٠٠
١٩٨٦	٥٦	٤٠٥٠٠٠٠

ويلاحظ من الجدول أعلاه انخفاض كمية النفط المصدّرة بعد عام ١٩٨٠ والسبب الرئيسي في هذا الانخفاض يعود الى أن مصفاة بانياس بدأت بتكرير النفط السوري مما دعا الى نقص الكميات المصدّرة من النفط الخام ، بالاضافة الى انخفاض انتاج الآبار النفطية السورية ، أما بالنسبة لجنسية الناقلات التي تقوم بتحميل النفط السوري فقد كانت على سبيل المثال خلال شهر حزيران ١٩٨٨ على الشكل التالي :(٢)

---

١) و ٢) دراسات ميدانية ، قام بها الباحث من واقع سجلات مصب طرطوس.

اسم الناقلة	جنسيتها	المقصد	الكمية بالطن
داسيا	رومانية	رومانيا	٧٠٤٧٣
تيوس باسوس	يونانية	ايطاليا	٧٠١٨٦
نبتون فوكس	سنغافورة	ايطاليا	٨٨٨٧٠
ورشي	قبرصية	فرنسا	٤٦٩١٧

وبشكل عام فان الجنسيات التي تقوم بحمل البترول السوري هي : ايطالية - رومانية - فرنسية - قبرصية - بنامية - سويسرية - ألمانية غربية ، هذا ويأتي النفط السوري من حقول كراتشوك الى مصفاة حمص ومصب طرطوس ، وتقوم خطوط الشركة السورية لنقل النفط بايصاله الى المصفاة والمصب وهي :

آ - خط كراتشوك - حمص وقطره (٢٢) بوصه بطول (٥٦٠) كم .

ب - خط حمص - طرطوس حتى المصب وقطره (١٨) بوصه وطوله (٩٠) كم .

جـ - خط ثاني من حمص الى طرطوس حتى المصب قطره (١٨) بوصه وطوله (٩٠) كم ، وهو جديد . وتبلغ الاستطاعة السنوية لشبكة الخطوط أعلاه (١٣) مليون طن .

٢ - مصب بانياس :

تقوم بادارته الشركة السورية لنقل النفط والتي كانت سابقا شركة نفط العراق (I.P.C) وقد أممت الشركة في ١٩٧٢/٦/١ وتختص هذه الشركة بنقل نفط العراق من الحدود العراقية الى الحدود اللبنانية والى مصافي بانياس وحمص وتتألف خطوط الشركة من :

آ - القسم المتجه من الحدود العراقية الى الحدود اللبنانية وهو عبارة عن ثلاثة خطوط هي : -

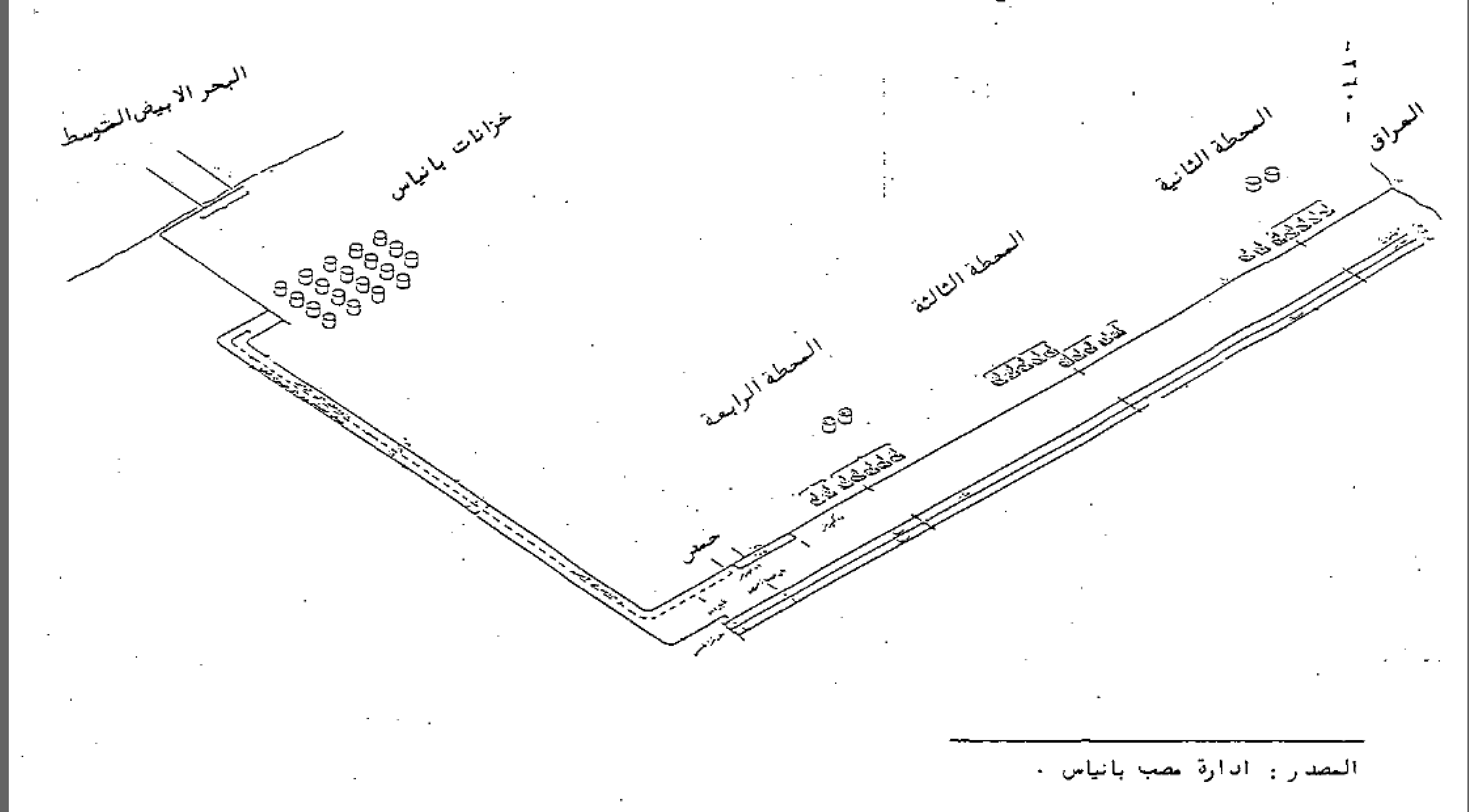
- الخط الأول وقطره ٣٠ انشا وطوله ٤٣٠ كم
- " الثاني " ١٢ " " ٤٣٠ كم
- " الثالث " ١٦ " " ٤٣٠ كم لنقل الغاز الطبيعي .

ب - القسم المتجه من الحدود العراقية الى مصب بانياس وهذا القسم موزع على الشكل التالي : -

- خط من الحدود العراقية الى منطقة كوع عنتر شرقي حمص وقطره (٣٢) انشا وطوله (٣٥٢) كم .

- خطان من كوع عنتر الى بانياس ، طول كل منهما (١٤٣) كم ، وقطر أحدهما (٢٤) انشا .

وفيما يلي مخطط يوضح خطوط نقل النفط من الحدود العراقية الى مصب بانياس الساحل على البحر الأبيض المتوسط .



المصدر : ادارة مصب بانياس .

ويستقبل مصب بانياس ناقلات النفط في حالتي الاستيراد والتصدير ويعمل في الوقت الحاضر بعد توقف ضخ البترول العراقي بتصدير البترول السوري الخام الخفيف المنتج من حقل (التيم) ، وقد ازدادت أهمية مصب بانياس بعد بناء مصفاة بانياس البترولية الضخمة التي تقوم بتكرير كميات كبيرة من البترول للاستهلاك الداخلي ، وفيما يلي جدولا يوضح الكميات المصدّرة من منتجات النفط السوري عن طريق مصب بانياس . (١)

جدول رقم (٤٤)

نوع المادة	الكمية بالطن المترى	تاريخ التصدير	عدد الناقلات
النفتا	١٫٧٢٠١٥٦	من ١٩٧٩ وحتى ١٩٨٨	٧٣
بنزين ممتاز	٤٫٩٨٤٫٥٣٨	" ١٩٨١ " ١٩٨٩	٢٢
بنزين عادى	١٣٥٫٥٧٣	" ١٩٨٢ " ١٩٨٩	٨
مازوت	١٧٠٫٨٠٢	من ت ٢ ١٩٨٨ " نيسان ١٩٨٩	٦
كيروسين طائرات	٢٧١٫٠٠٤	" ك ١ ١٩٨٦ " أيار ١٩٨٩	١٧

أما فيما يخص النفط السوري المصدّر عن طريق مصفاة بانياس فقد بدأ منذ ١٩٨٩/٢/٢٢ وقد بلغت الكميات المصدّرة حتى نيسان من نفس العام (٥٤٢٠٥٥٩٩٧٤) طنا متريا ، وبلغ عدد الناقلات التي حملت هذه الكمية (٧) ناقلات .

أما النفط العراقي المصدّر عن طريق مصب بانياس فقد توقف عدة مرات وهو متوقف الآن بسبب الأوضاع السياسية .

---

١) دراسات ميدانية قام بها الباحث ، استنادا الى سجلات مصب بانياس .

ان توقف الضخ في ١٩٧٣/١٠/٧ وعاد بتاريخ ١٩٧٣/١١/٢ ،
ثم " " " ١٩٧٦/٤/٩ " " ١٩٧٩/٣/٢٤ ،
" " " " ١٩٨٠/٩/٢٧ " " ١٩٨٠/١١/٢٨ ،

وأخيرا توقف الضخ في ١٩٨٢/٤/١٠ ولا يزال متوقفا حتى الآن ، وكانت كميات النفط العراقي المصدّرة عن طريق مصب بانياس في السنوات السابقة كالتالي : (١)

السنة	الكميات بالطن المترى
١٩٨٠	٧ر٧٨٩ر٠٠٠
١٩٨١	١٠ر٨٢٧ر٠٠٠
١٩٨٢	٤ر٠٢٨٠٠٠

٣- مصب اللاذقية :

تقوم بادارة المصب الشركة السورية للتخزين وتوزيع المنتجات النفطية (محروقات) ، ويختص بتصدير المشتقات النفطية واستيرادها . وقد بدىء العمل فيه منذ سنة ١٩٥٩ ويتكون المصب من ثلاثة مرابط لا تتمتع بطاقة ضخ عالية وتبلغ (٨ - ١٠) انشات كما أن قدرته على استقبال الناقلات الكبيرة محدودة وتصل الى حوالي / ٢٠٠٠٠ / طن ولم يعد المصب يستقبل ناقلات نفط مستورد ، وذلك يعود الى :

---

(١) نفس المرجع السابق .

آ - عدم قدرة المصب على استقبال ناقلات كبيرة .
ب - احلال مصب بانياس محله والذى أصبحت مهمته استقبال الناقلات من أجل الاستيراد والتصدير .

هذا مع العلم أن القطر لم يعد يستورد في الوقت الحاضر أية مشتقات نفطية وانما يستورد الغاز الطبيعي وتقوم مصافي القطر بتأمين جميع متطلبات القطر من المشتقات النفطية اللازمة للاستهلاك المحلي .

ويتم عبر مصب اللاذقية في الفترة الأخيرة تصدير بعض الكميات الصغيرة من البنزين والمازوت خاصة الى القطر اللبناني الشقيق .

وفيما يلي جدول يوضح الكميات المصدّرة عبر مصب اللاذقية خلال عامي ١٩٨٨ - ١٩٨٩ . (١)

جدول رقم (٤٥)

السنة	الكمية بالاطنان	نوع المادة	عدد الناقلات
١٩٨٨	٥٣٨١٢	بنزين	٢٨
	١٦٣٥٣	مازوت	١٤
١٩٨٩	٩٥٧١	بنزين	٥
	٢٠٦٢	مازوت	١
المجموع	٨١٧٩٨ طن	بنزين ومازوت	٤٨ ناقلة

هذا وفي اطار توسيع مرفأ اللاذقية يخطط لازالة مصب اللاذقية نهائيا .

---

١) دراسات ميدانية ، قام بها الباحث ، اعتمادا على سجلات الناقلات في مصب اللاذقية .

ايرادات مصبات البترول السورية :

نورد فيما يلي جدول التعرفات لاستثمار المصبات البترولية على الشاطىء العربي السورى حسب القانون (٣٠) لعام ١٩٧١ وقرار السيد وزير النفط رقم (١٠٦١) تاريخ ١٩٨٣/١٢/٣١ :

١- يحدد رسم الرسو بثمانية قروش سورية عن كل برميل صافي مسجل من محمول السفينة .

٢- يحدد رسم التلهيس عن كل برميل صافي مسجل بخمسة قروش سورية عن كل (١٢) ساعة أو جزئها .

٣- يحدد رسم الارشاد وعمليات الربط والحل عن كل ناقلة تؤم المصبات بما يلي :

آ - ثلاثة آلاف ليرة سورية مقطوعة .

ب - خمس وعشرون ليرة سورية عن كل مائة برميل أو جزئها .

٤- يضاعف الرسم المحدد بالفقرة السابقة في الحالات التالية :

آ - عند الطلب الى الناقلة الخروج من المربط ورفضها الاستجابة من الفترة المحددة .

ب - عند عودة الناقلة الى المربط لأسباب تعود لها وحدها .

٥- اضافة الى الرسم المحدد في الفقرة (٣) تستوفى ٢٥٪ في الحالات التالية : (١)

آ - اذا تم ربط أو حل الناقلة خلال الاعياد الرسمية .

ب - اذا بقيت الناقلة في المربط أكثر من (٤٨) ساعة لأسباب تعود للناقلة وذلك عن كل (٢٤) ساعة لاحقة أو جزئها .

---

(١) انظر كذلك قرار وزير النفط رقم (١٠٦١) تاريخ ١٩٨٣/١٢/٣١ الذى يحدد بدلات وأجور الخدمات المقدمة لناقلات النفط في المصبات السورية .

مادة ١- تحدد بدلات وأجور الخدمات المنصوص عنها في المادة ١٧ و ٢٤ من القانون (٣٠) بما يلي :

٣٥٠٠ ألف ليرة سورية اجرة استخدام القاطر عن كل ساعة أو جزئها .

٢٠٠٠ " " " " سفينة الصيانة " " " "

٤٠٠ أربعمائة ليرة سورية اجرة استخدام زورق الصيانة " " "

٣٠٠ ثلاثمائة " " " " المواصلات " " "

٢٥٠ مائتان وخمسون ليرة سورية اجرة استخدام الغطاس الواحد بما في ذلك أجرة معداته عن كل ساعة أو جزئها ويحدد الزمن بدءً من الخروج من الميناء حتى العودة اليه للمهمة الواحدة .

١٠ عشر ليرات سورية بدل عن كل متر مكعب من الماء العذب التي تطلبه الناقلة ويضاف اليه بدل الماء المطلوب اجرة واسطة النقل المحددة أعلاه .

مادة ٢- تحدد بدلات الأضرار التي تلحقها الناقلات بانشاءات المصب وتجهيزاته من قبل ادارة المصب وفق نوع الضرر وحجمه وتستوفى من الربان الناقلة أو وكيلها وفق اللوائح المعتمدة لدى المصبات بهذا الشأن .

مادة ٣- تستوفى زيادة قدرها ٢٥٪ من الأجور المحددة أعلاه اذا قدمت هذه الخدمات أثناء العطل والاعياد الرسمية أو خارج أوقات الدوام الرسمي طبقا للأنظمة المعمول بها لدى كل مصب .

مادة ٤- يحسم ٢٥٪ من الأجور المذكورة أعلاه اذا قدمت الخدمات للجهات العامة .

دمشق في ١٩٨٤/٢/٥

وزير النفط

ثالثا - الأسطول السوري :

يقصد بالأسطول السوري السفن التي تتمتع بالجنسية العربية السورية والرافعة للعلم العربي السوري .

اذ نصت المادة الثانية من قانون التجارة البحرية لاكتساب السفينة الجنسية السورية على مايلي : (١)

آ - أن تكون مسجلة في أحد المرافىء السورية .

ب- أن يكون مالكها سوريا واذا كانت مملوكة على الشيوع من قبل عدة أشخاص فيشترط أن تكون نصف حصصها على الأقل جارية بملكية أشخاص سوريين .

ولكن المشرع خرج على هذا الشرط حين أجاز للسفن التي تخص أشخاصا أجانب مقيمين في سورية بأن تسجل في أحد المرافىء السورية باجازة من وزير النقل اذا كانت هذه السفن معدة للنزهة أو للتجول داخل مرفأ سوري دون أية ملاحة أخرى .

جـ- أما اذا كانت السفينة مملوكة لشركة سورية من شركات الأموال فيشترط بالاضافة الى ضرورة كون نصف عدد الأسهم على الأقل مملوكا لمواطنين سوريين أن تكون أكثرية أعضاء مجلس الادارة مع رئيسه ممن يحملون الجنسية العربية السورية . ولم يذكر القانون الحالة التي تكون فيها السفينة مملوكة من قبل شركات الأشخاص .

ويرى الدكتور الياس حداد أنه يتوجب عندئذ أن تكون أغلبية حصص الشركة عائدة لأشخاص سوريين وأن يكون المدير أو غالبية المديرين في حال تعددهم ممن يحملون الجنسية العربية السورية .

---

١) حداد الياس ، القانون التجاري (بري بحري جوي) ، مرجع سبق ذكره ، ص ٣٨٨ .

هذا وقد بلغ عدد السفن التجارية المسجلة في القطر العربي السوري حتى عام ١٩٨٩ (١٠٣) سفن موزعة على قطاعات ثلاثة هي :

١- السفن التابعة للقطاع العام ويبلغ عددها ثلاث سفن فقط .
٢- " " " المشترك " " سفينتين .
٣- " " " الخاص " " (٩٨) سفينة .

١- السفن التي تعود للقطاع العام :

فتشملها شركة الملاحة البحرية السورية التي أحدثت بالقرار /٢٩٨/تاريخ ١٩٧٤/١١/٢١ وقد وضعت موضع التشغيل بالمرسوم التشريعي رقم (٢٧) تاريخ ١٩٧٧/٧/٣٠ وغاية الشركة :

آ- شراء وايجار واستئجار وتجهيز جميع أنواع السفن والمعدات اللازمة للشركة .

ب- القيام بعمليات النقل البحرى المختلفة على السفن المملوكة للشركة أو المستأجرة من قبلها ولها عند الضرورة أن تعهد الى سفن أخرى بنقل البضائع المربوطة على سفنها .

جـ- احداث الورش البحرية والمستودعات والمخازن وغيرها .

د- تملك واستئجار العقارات اللازمة لنشاط الشركة .

هـ- عقد القروض اللازمة للشركة مع الهيئات المالية المحلية والخارجية وفق النصوص النافذة .

و- انشاء شركات ملاحية مختلطة بينها وبين شركات أخرى عربية وأجنبية .

ز- الاشتراك مع الهيئات التي تزاول أعمالا متصلة بأعمالها والتعاون معها في تحقيق أغراضها وذلك داخل القطر وخارجه والاتفاق مع الشركات العربية والأجنبية على تسيير خطوط مشتركة والمساهمة في المؤتمرات الملاحية عند الضرورة .

ح - الاستعانة بالخبرات العربية والأجنبية لممارسة أعمالها .

هذا وقد حدد رأسمال الشركة وفق المادة الثالثة من مرسوم احداثها بمائة مليون ليرة سورية .

وقد صدر قرار بشراء السفن الثلاث في عام ١٩٧٧ من قبل لجنة الاقلاع وهذه السفن هي :

- السفينة دمشق :

وبنيت في ألمانيا الاتحادية عام ١٩٦٣ ، حمولتها الكلية (٤٠٤٦) طنا ، طولها الكلي (١٥ر٩١) م ، العرض الوسطي (١٤ر٦٣)م ، الغاطس الاعظمي (٧) م ، عدد المنابر (٢) ، السرعة (١٢) عقدة/ سا .

- السفينة اللاذقية :

وقد بنيت في هولندا عام ١٩٦٩ ، حمولتها الكلية (٣٩٨٩) طنا ، طولها الكلي (٨١ر٨٤) م ، العرض الوسطي (١٤ر٨٥) م ، الغاطس الاعظمي (٦ر٩٢) م ، عدد المنابر (٢) ، ثنائية السطح ، مجهزة لنقل الخضار والفواكه ، السرعة (١٣ر٥) عقدة / سا .

- السفينة أرواد :

وقد بنيت في ألمانيا الاتحادية عام ١٩٧٢ ، تبلغ حمولتها الكلية (٣٦٧٣) طنا ، طولها الكلي (٨٠ر٥٠) م ، العرض الوسطي (١٥ر٦٠) م ، الغاطس الاعظمي (٦ر٤٨) م ، عدد المنابر (٢) ، عدد السطوح (٢) ، السرعة (١٢ر٥) عقدة / سا مجهزة لنقل الخضار والفواكه .

خطوط عمل الشركة :

يمكن القول أن شركة الملاحة البحرية السورية تقوم بتسيير سفنها بشكل شبه منتظم فهي تعمل في خطوط بحرية منتظمة وفي نفس الوقت تقـــوم بنقل أية بضاعة تعرض عليها من مكان آخر غير خطوطها المنتظمة .

أما الخطوط الرئيسية التي تعمل عليها سفن الشركة هي :

آ - خط اللاذقية - طرطوس - برشلونه وبالعكس . ويشمل هذا الخـــط المدن التالية : اللاذقية - طرطوس - برشلونه كاسلتون - فالنسيا - مارسليا لا سبيزا - ليفورنو ، هذا بالاضافة الى أية موانئ أخـــرى على الخط يتوفر فيها شحنات .

ب - خط اللاذقية - طرطوس - فينسيا وبالعكس . ويشمل (فينسيـــا - تريستا - كوبر راشا - ريجيكا - رافينا - بيرايوس) . هذا بالاضافة الى جميع الموانئ الأخرى الواقعة على الخط .

وتعتبر سفن الشركة سفن بضائع عامة وهي تنقل جميع أنواع البضائـــع المختلفة ومن هذه البضائع : حبوب - اسمنت - أخشاب - كيماويـــات - سماد - أعلاف - قطن - حديد - ورق - آلات وحاويات فـــي بعض الأحيان لأنها غير مخصصة لذلك مما يسبب ضياعا في الفراغات يصل الى ٣٠٪ مـــن حجم العنابر .

ولقد دعيت الشركة من قبل المؤتمر الملاحي العامل في نفس منطقـــة عمل سفن الشركة الى الانضمام اليه وقد رفضت الشركة الانضمام الى المؤتمر المذكور ، ونرى أن منطق الرفض هذا معقول لأسباب مبررة منها :

آ - أن سفن الشركة عند انضمامها الى الموتمر سوف تعمل وفق الشروط التي يضعها الموتمر ومن أهم هذه الشروط تعرفة النوالين التي سوف تعمل ضمنها سفن الشركة ، مما يضر باقتصاديات القطر نتيجة ارتفاع تكلفة نقل البضائع السورية على سفن الشركة .

ب - ومن شروط الموتمرات وجود أنظمة تجمع للبضائع وبالتالي سوف تحصل سفن الموتمر على نقل جزء من تجارتنا الخارجية ، ويضطر القطر أن يدفع أجور نقل لهذه السفن بالعملات الصعبة في حين يتم الدفع لسفن الشركة بالعملة السورية .

جـ - ان وجود سفن الشركة في منطقة الموتمر نفسها يخلق جوا من المنافسة الحقيقية على خطوط الموتمر مما يودى الى انخفاض في أجور الشحن الى القطر .

هذا ويتم عمل سفن الشركة من خلال وكلاء بحريين موزعين في جميع أنحاء المنطقة الجغرافية التي تعمل فيها سفن الشركة .

ويعمل على السفن التابعة للشركة طاقم سورى يبلغ عدد حوالي (٥٦) عاملا موزعين على كافة الاختصاصات ، من ربابنة وضباط بحريين وعمال بحريين ، أما بالنسبة لأجور العاملين فهي ضئيلة جدا اذا ما تم مقارنتها بالأجور البحرية لجميع الشركات الناقلة في العالم سواء عربية أو أجنبية .

وقد كان هرم الأجور الشهرية للعمال بمختلف الاختصاصات كالتالي :

الأجر الذى يتقاضاه الربان		٨٠٠٠ ل.س
" " "	الضابط البحرى	٦٠٠٠ ل.س
" " "	رئيس بحارة	٣٥٠٠ ل.س
" " "	الطباخ	٢٥٠٠ ل.س

الأجر الذى يتقاضاه البحرى العادى ٢٥٠٠ - ٣٠٠٠ ل.س (١)

أما أجور العاملين في ميدان النقل البحرى العالمي فتصل الى مستويات عالية يحددها الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF

INTER NOTIONAL TRONSPORT WORKERS FEDRATION

وقد كانت في عام ١٩٧٩ حسب تسلسل الرتب الموجودة على ظهر السفينة وفق الجدول التالي : (٢)

---

١) دراسات ميدانية قام بها الباحث من خلال سجلات الشركة السورية للملاحة البحرية في اللاذقية .

٢) أبو معاش محمد رضا ، ١٩٨٥ - الطواقم البحرية والأسطول العربي ، مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، المجلد (١١) ، العدد (٢١) ، ص ٣٤ - ٤٨ .

جدول رقم (٤٦)

م	الرتبــــة	الراتب الشهرى (ألف دولار)	بدل الاجازات
١-	الربــان	٢ر٢٩٦	٩١ر٨٠
٢-	رئيس الضباط المهندسين	٢ر٠٨٦	٨٣ر٤٠
٣-	" " الملاحيين	١ر٤٨٢	٥٩ر٢٠
٤-	ضابط مهندس أول	١ر٤٨٢	٥٩ر٢٠
٥-	ضابط ثاني ملاحي	١ر١٨٧	٤٧ر٥٠
٦-	ضابط مهندس ثان	١ر١٨٧	٤٧ر٥٠
٧-	ضابط ثالث ملاحي	١ر١٤٤	٤٥ر٥٠
٨-	ضابط مهندس ثالث	١ر١٤٤	٤٥ر٨٠
٩-	ضابط راديو	١ر١٨٧	٤٧ر٥٠
١٠-	مهندس كهربائي	١ر١٨٧	٤٧ر٥٠
١١-	كهربائي ثان	٠ر٩٩٨	٣٩ر٩٠
١٢-	رئيس بحــارة	٠ر٧٥٣	٣٠ر٢٠
١٣-	بحــــار	٠ر٧٥٣	٣٠ر٢٠
١٤-	ميكانيكــي	٠ر٧٥٣	٣٠ر٢٠
١٥-	رئيس الطباخين	٠ر٧٥٣	٣٠ر٢٠
١٦-	مشغــل آلات	٠ر٧٥٣	٣٠ر٢٠
١٧-	أمين مخــزن	٠ر٧٥٣	٣٠ر٢٠
١٨-	عامل مضخـات	٠ر٧٥٣	٣٠ر٢٠
١٩-	بحار ماهــر	٠ر٦٧٤	٢٦ر٩٠
٢٠-	زيــات	٠ر٦٧٤	٢٦ر٩٠
٢١-	طباخ ثان	٠ر٥٧٤	٢٦ر٩٠
٢٢-	بحار عادى	٠ر٥٠١	٢٠ر١٠
٢٣-	عامــل سطح	٠ر٢٨٨	١١ر٥٠
٢٤-	عامــل نظافة	٠ر٢٨٨	١١ر٥٠

أما كميات البضائع المنقولة على سفن الشركة خلال الفـــــترة ١٩٨٥ - ١٩٨٨ فقد كانت على الشكل التالي : (١)

السنـــة	الكميات بالأطنان
١٩٨٥	٨٦٣٩١
١٩٨٦	٦٨٠٥٦
١٩٨٧	٧٦٩٦٧
١٩٨٨	١٠٣ر٠٠٠

٢- السفن التي تعود للقطاع المشترك :

تعبر عن القطاع المشترك للملاحة البحرية في القطر العربـــي السوري الشركة السورية الأردنية للنقل البحري المحدثة في ٢٠/٨/١٩٧٥ بموجب عقد التأسيس الموقع بين وزيري النقل في القطرين الشقيقيـــن المصدق بالقانون رقم (١٢) تاريخ ٢١/١١/١٩٧٥ وقد حدّد القانـــون مهام الشركة المذكورة بالقيام بعمليات النقل البحري المتنوعة بما يخـــدم أغراض التجارة الخارجية في القطرين .

وقد تأسست الشركة برأسمال قدره (١٠٠) مليون ل.س مـــوزع مناصفة بين القطرين ، وتم التعاقد على بناء سفينتين مع شركة بولونية بقيمة (٤٧٥٠٠٠٠) دولار تدفع على الشكل التالي :

---

(١) دراسات ميدانية قام بها الباحث من خلال سجلات الشركة السوريـــة للملاحة البحرية .

١٠٪ من القيمة عند التعاقد
٥٪ " " " وضع القرينة
٥٪ " " " التعويم
٥٪ " " " الاستلام
٧٥٪ تسدد على (١٤) شهرا بفائدة ٨٪ سنويا تستحق بعد /٦/ أشهر من تاريخ الاستلام .

وقد تعهدت الشركة البولونية بتسليم السفينة الأولى في ٧٩/٣/٣١ والثانية بتاريخ ١٩٧٩/١٢/٣١ وقد تم الاستلام حسب المواعيد المحددة .

المواصفات العامة للسفن التابعة للشركة السورية الأردنية للنقل البحرى :

تملك الشركة السورية الأردنية سفينتين (بردى واليرموك) وهي سفن متعددة الاغراض وذات مواصفات موحدة لكل منهما ، لذلك يطلق عليهما SISTER SHIPS .

الطول الاجمالي	١٢٣٫٨ م
العرض الكلي	١٦٫٩٩ م
غاطس السفينة	٧٫٣ م
سرعة السفينة	١٥٫٥ عقدة / سا
الحمولة الكلية	٦٣٠٠
حمولة مخزن التبريد	٥٠٠ طن
الطاقم	٣٢ فرد

خطوط عمل الشركة :

تعمل سفن الشركة بشكل نظامي على خطوط بحرية منتظمة وقد تم اختيار الخطوط لاعتبارات اقتصادية منطلقة من الحجم السنوى للبضائع المنقولة عليه ، وهو : - الخط الواصل بين موانئ شمال غرب أوربا (هامبورغ - بريمن - انتيورب روتردام والموانئ السورية) .

وقد كانت الكميات المنقولة على سفن الشركة على الشكل التالي :

جدول رقم (٤٧)

(بالطن) (١)

السنة	عدد الرحلات	الكميات المنقولة
١٩٨٠	١١	٦٦٤٠٤
١٩٨١	١١	٦٩٣٨٨
١٩٨٢	١١	٦٨٧٢٦
١٩٨٣	١١	٧٣٨٢٨
١٩٨٤	١١	٧٣٠٥٤
١٩٨٥	١١	٦٨٠١٥
١٩٨٦	١١	٧٠٦٩٩
١٩٨٧	١٣	٦٢١١٩
المجموع	٩٠	٢٠٥٢٢٣٣

وقد حققت الشركة المذكورة أرباحا جيدة خلال الأعوام التالية : (٢)

---

١) و ٢) دراسات ميدانية قام بها الباحث من خلال سجلات الشركة السورية الأردنية للنقل البحرى .

السنة	صافي الربح (ل.س)
١٩٨٠	٥٦٦٨ ٣١٣
١٩٨١	٢٠٨٩ ٢٠٤
١٩٨٢	١٦٧٨ ٠٢٣
١٩٨٣	١٢٩١ ٠٣٢
١٩٨٤	٢٦٩ ٣٦٦
١٩٨٥	٧٧٦٨ ٧٩٨
المجموع	١٨٧٦٤ ٧٣٦

هذا ويعود السبب الرئيسي لانخفاض الربح الصافي في عام ١٩٨٤ بشكل كبير الى أن الشركة دفعت الجزء المترتب على الجانب الأردني من الاقساط المخصصة للشركة البولونية وقدره (٧٢٢٧٦٧) دولارا أمريكيا .

طاقم الشركة العامل على سفنها :

يبلغ الطاقم الذى يعمل على سفن الشركة السورية الأردنية للنقل البحرى ، حوالي (٦٤) فردا من مختلف الاختصاصات ، أما الأجور المدفوعة للهرم العمالي العامل على السفينة فهوعلى الشكل التالي :

الوظيفـــة	الراتب الشهري (ل.س)(١)
١- الربـــان	٢٠٠٠٠
٢- ضابط أول	١٠٠٠٠
٣- ضابط ثاني	٧٠٠٠
٤- ضابط ثالث	٤٥٠٠

يلاحظ أن الأجور هنا أفضل من الأجور المدفوعة للعاملين على سفن القطاع العام في سوريا كما رأينا آنفـا ، ولكنها مع ذلك تبقى منخفضـــة بالنسبة الى الأجور العالمية ، وهذا يؤدي الى دفع الاختصاصات العليا الى ترك الشركة المذكورة ، للبحث عن شركات أخرى تدفع لهم أجـــورا أعلى .

٣- الأسطول التابع للقطاع الخاص السوري :

يبلغ عدد السفن التي تحمل الجنسية العربية السورية ومسجلة فـــي مرافئ القطر وتابعة للقطاع الخاص السوري حتى عام ١٩٨٩ (٩٨) سفينـــة وهذا العدد قليل بالنسبة للسفن التي يملكها ملاك سوريون ولكنهـــــا مسجلة لدى دول أخرى .

ونتيجة البحث الميداني حول مختلف السفن المملوكة لسوريبـــــن ، ولكنها مسجلة في دول أخرى غير سورية ، تبين أن عددها ضعف ما هـــو مسجل في القطر العربي السوري ، وأن أغلب هذه السفن مسجلة لـــدى

---

(١) دراسة ميدانية ، قام بها الباحث في الشركة السورية الأردنية للنقـــل البحري بمقرها في اللاذقية .

(لبنان - قبرص - السعودية - بنما - مالطة - الهند وراس) ، أمـــــا أسباب عدم التسجيل في القطر للسفن التابعة لملاك سوريين فهـــي متعددة منها :

آ - يجب أن يكون نصف ملكية السفينة للسوريين .

ب - يجب أن تكون السفينة مملوكة مدة سنة على الأقل من قبل مــــلاك سوريين .

جـ - الروتين والتعقيد الموجود في عملية التسجيل .

د - ضبابية التسجيل وعدم وضوحه في القطر ، الأمر الذى يقتضي نشـــر معلومات تفصيلية ومبسطة توضح شروط تسجيل السفن لدى الموانئ السورية .

هـ - كذلك من الأسباب التي تمنع تسجيل السفن في المرافئ السوريـــة برأى أصحاب السفن أنفسهم هو الخوف من التأميم .

و - تقليد أصحاب السفن أنفسهم لملاك السفن الأجانب في التسجيـــل لدى دول معينة .

ز - ويأتي بعد ذلك كله الرسوم التي تترتب على عملية بيع السفن المسجلة في الموانئ السورية والتي تشكل مبالغ كبيرة من ثمن السفينة .

ح - ويدرس حاليا مشروع تكليف أصحاب السفن الحاملة للعلم الســـورى بالضريبة ، مما قد يعكس عزوف الملاك السوريين عن تسجيل السفـــن في القطر العربي السورى ، حيث أن السفن المسجلة في سوريـــا لا تخضع لضريبة الدخل وذلك وفقا للمادة الرابعة من قانون الضريبـــة على الدخل والتي تنص على أنه لا يخضع لهذه الضريبة الأشخــــاص الطبيعيون أو الاعتباريون (الحكميون) الذين يتعاطون النقل الجوى

أو البحرى ويشترط في منح الاعفاء الى الاشخاص غير السوريين توفر شروط المعاملة بالمثل . (١)

---

(١) المرسوم التشريعي رقم (٨٥) تاريخ ١٩٤٩/٥/٢١ ، طبعة ١٩٨٩ .

ميزان الأسطول التابع للقطاع الخاص :

آ - تعمل سفن القطاع الخاص كسفن جوالة عبر البحار عن طريق السماسرة البحريين .

ب - يبلغ متوسط حمولة الأسطول (١٠٠٠) طن للسفينة ، مع أنه يلاحظ في الفترة الأخيرة اتباع منهج جديد في شراء السفن من قبل القطاع الخاص ومحاولة الحصول على سفن أكبر حجما تصل الى (٢٠٠٠) طن تقريبا .

جـ - انتهاء العمر الاقتصادى لأغلب هذه السفن حيث وصل المعدل الوسطي لعمر السفينة (٢٠) سنة .

د - غالبية سفن الأسطول الخاص تعمل بدون تأمين مما يجعلها تستطيع نقل البضائع بنوالين منخفضة .

هـ - الاعتباطية في التشغيل بدون أسلوب علمي أو عطي أو خطة أو منهاج محدد .

و - انخفاض تكاليف تشغيل السفن الخاصة وذلك بسبب :

- عمل السفن بدون تأمين مما يوفر دفع أقساط التأمين البحرية المرتفعة عادة وخاصة على السفن القديمة .

- عدم اتباع دورات وبرامج صيانة واصلاح منتظمة والاعتماد على الخبرة الذاتية في الصيانة والاصلاح .

- انخفاض الأجور البحرية للعمالة العاملة على سفن الأسطول الخاص ، وهذا يعكس استغلالا واضحا للعمالة البحرية الخاصة حيث الأجور المنخفضة جدا مقابل الجهود المضنية جدا .

ز - يلاحظ في ملكية الأسطول الخاص تشابك رأس المال التجاري مع الخبرة العمالية والبحرية التي تتمتع بها العمالة البحرية السورية وبالأخص عمالة (جزيرة أرواد) .

وفيما يلي جدولا يوضح بعض السفن التابعة للقطاع الخاص والمسجلة في مرافئ القطر .

جدول رقم (٤٨)

جدول بأسماء السفن المسجلة في الموانئ السورية للفترة من ١٩٧٩ - ١٩٨٣ والمعدة للنقل

اسم السفينة	المحمول القائم / برميل	المحمول الصافي / برميل	القطاع	الطول / م	العرض/م	العمق / م	سنة الصنع
أدهم ٢	٤٠٠	٢٠٧	خاص	٤٩ر١٧	٧ر٩٤	٣ر٢٠	١٩٣٩
سلوى	٣٥٨	١٦٣	=	٤٩ر٧٧	٨ر٢٩	٢ر٩٢	١٩٥٢
عبودي	٣٧٣	٢٠٣	=	٤٨ر٦٢	٨ر٥١	٢ر٩٨	١٩٥٢
يمامة	٣٤١	٢١٣	=	٤٥ر٠٠	٨ر١٥	٤ر٢٠	١٩٥٣
زينة	٤٠٣	٢٥١	=	٤٥ر٦٥	٧ر٥٤	٣ر٤١	١٩٥٠
نبيل	٣٩٩	٢٥١	=	٥٠ر٦٩	٨ر١٦	٣ر٨٥	١٩٥٣
سمر	٨٤٩	٤٧٩	=	٦٦ر٠٠	٩ر٩٠	٥ر٩٠	١٩٥٧
عماد	٤٥٧	٢٦٠	=	٤٨ر٨٠	٨ر٤٤	٤ر١٠	١٩٥٣
فيروز	١٦٤	٦٢	=	٣٥ر٥٩	٦ر٥٥	٢ر٣٤	١٩٣٩
مريم	٣٩٧	١٩٧	=	٥٠ر٨٨	٨ر٢٥	٣ر٥٠	١٩٥٨
نور	٣٩٧	٣٠٤	=	٦٣ر٠٠	٩ر٠٠	٤ر٦٠	١٩٥١
دينا	٣٥١	٢٣٤	=	٥٠ر٣٥	٨ر٠٠	٣ر٤٠	١٩٥٥
رنا	٣٣٨	١٩٩	=	٥١ر٠٦	٨ر٩٤	٣ر١١	١٩٥٧
ماشاء الله	٤٧١	٢٣٧	=	٦٠ر٦٧	٩ر٣٠	٥ر٣٥	١٩٥٧
نعيمة	٣٩٩	٢٤٦	=	٤٦ر٠٦	٨ر٩٠	٣ر٩٠	١٩٥٨
حمزة	٣٩٨	٢٤٩	=	٤٩ر١٠	٨ر١٢	٤ر٤٤	١٩٤١
ضبالو	١٦٣١	٨٦١	=	٧٦ر٩٠	١٢ر٤٠	٦ر٢٠	١٩٦١
فدوى	٣٩٧	٢٢٣	=	٤٦ر٠٠	٨ر٥٤	٣ر٦٠	١٩٥٧
عمر	٤٧٧	٢٥٦	=	٥٥ر٣٥	٨ر٨٠	٢ر٦٣	١٩٥٢
حسان ١	[illegible]	[illegible]	=	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

تابع الجدول رقم (٤٨)

اسم السفينة	المحمول القائم/برميل	المحمول الصافي/برميل	القطاع	الطول/م	العرض/م	العمق/م	سنة الصنع
تيجرس	٤٩٣	٢٨٨	=	٥٣٫٨٠	٨٫٩٤	٣٫٩٦	١٩٥٧
فرات ستار	٣٩٩	٢٦٨	=	٤٩٫٩٢	٨٫٢٣	٣٫٥٠٧	١٩٤٠
الطاهر	٤٩٨	٢٣٢	=	٦٠٫٨٥	١٠٫٢٠	٣٫٨١	١٩٥٥
مرمرة	٤٧٤	٢٦٣	=	٥٠٫٠٠	٨٫٧٢	٤٫٦٣	١٩٥٥
منعم	٤٩٩	٣٢١	=	٦٧٫٣٠	١٠٫٤٠	٥٫٧٥	١٩٥٦
احسان	٣٩٨	٢٥٩	=	٤٨٫٢٠	٨٫٥٥	٤٫٤٥	١٩٦٠
ندى	١١٤٥	٦٧١	=	٦٦٫٧٢	١٠٫٤٠	٦٫٢٣	١٩٦١
ريم	٩٣٥	٥١٨	=	٦٢٫٥٠	١٠٫٨٠	٥٫٧٥	١٩٥٨
امل	٤٩٤	٣٠٥	=	٥٥٫١٠	٨٫٦٠	٣٫٨٥	١٩٥٩
ارواد	١٣٩٩	٩٢٣	عام	٨٠٫٥٠	١٣٫٦٠	٦٫٠٠	١٩٧٢
نجوان	١١٣٠	٥٨١	=	٦٥٫٧٥	١٠٫٨٠	٦٫٢٢	١٩٥٦
بردى ١	٥٣٥٥	٢٨٥٤	مشترك	١٢٣٫٨١	١٦٫٩٩	٩٫٨٠	١٩٧٨
دمشق	٢٨٠٩	١٥٧٤	عام	٩١٫١٥	١٤٫٦٣	٧٫٠١	١٩٦٣
اللاذقية	٢٣٤٠	١٦٩٢	=	٨١٫٧٠	١٤٫١٧	٦٫٩٧	١٩٦٩
ادهم	٤٤٨	٢٧٠	خاص	٤٦٫٥٦	٨٫٣٠	٣٫٤٥	١٩٤٠
السلام	٥٠٥	٢٦٤	=	٥١٫٣٠	٨٫٧٣	٥٫٢٥	١٩٥١
اليرموك	٥٣٥٥	٢٨٥٤	مشترك	١٢٣٫٧٨٦	١٦٫٩٨٩	٩٫٧٩٦	١٩٧٩
خليل ١	٤٩٦	٢٣٥	خاص	٥٤٫٨٥	٩٫٤٠	٣٫٧٠	١٩٥٥
فاطمة	٤٩٢	٢٩٦	=	٥٦٫٩٠	٨٫٦٠	٣٫٨٠	١٩٥٦
زكريا	٣٠٩	١٤٦	خاص	٤٤٫١٥	٧٫٥٠	٣٫٤٥	١٩٤٧
نورما	٤٦٩	١٩٩	=	٥٥٫٢٤	٩٫٨٠	٣٫٧٠	١٩٦١
عبد اللطيف	٤٤٢	٢٧٨	=	٥٢٫٥٠	٨٫٤٠	٣٫٤٥	١٩٥٧

تابع الجدول رقم (٤٨)

اسم السفينة	الحمول القائم /برميل	الحمول الصافي /برميل	القطاع	الطول /م	العرض/م	العمق /م	سنة الصنع
ايمان	٢٤٠	١٣٧	=	٤١ر٤٥	٦ر٦٥	٣ر٩٧	١٩٦٦
سمين	٤٩٩	٣٣٥	=	٦٠ر٣٨	٩ر٠٤	٣ر٧٩	١٩٥٨
نوري	٤٩٩	٣٥١	=	٦١ر٨٥	٩ر٦٠	٣ر٩٠	١٩٥٧
الوفاء	٣٩٩	٢١٠	=	٥٩ر٢٤	٩ر٨٠	٣ر٧٠	١٩٥٨
محمد ١	٤٧٣	٢٤٧	=	٦١ر٠٠	٩ر٠٠	٤ر٠٨	١٩٥٧
ريتشي	قيد	التسجيل	=	اعطيت رقم	تسجيل موقت	ريثما	
توفيق	٢٠٨	١٠٩	=	٢٩ر٥٠	٨ر٣٠	٣ر٧٠	١٩٤٣
منتصر	٣٩٧	٢٤٧	=	٥٣ر٥٠	٨ر٤٠	٣ر٨٠	١٩٥٤

عدد السفن الوطنية المسجلة لغاية عام ١٩٨٣ المعدة لنقل البضائع .

	عام ١٩٧٩		عام ١٩٨٠		عام ١٩٨١		عام ١٩٨٢	
	عدد السفن	حمولتها الصافية	عدد السفن	حمولتها الصافية	عدد السفن	حمولتها الصافية	عدد السفن	حمولتها الصافية
قطاع عام	٣	٤١٨٩	-	-	-	-	-	-
" مشترك	١	٢٨٥٤	١	٢٨٥٤	-	-	-	-
" خاص	٣٣	٩٨٥٣	٣	٧٩٥	٦	١٣٧٣	١	٣٥١
المجموع	٣٧	١٦٨٩٦	٤	٣٦٤٩	٦	١٣٧٣	١	٣٥١

٣٧ عام ٩٧٩

٤ عام ٩٨٠

المبحث الثاني

القسم الخدمي لقطاع النقل البحري السوري

ويتكون من التالي :

أولا - المديرية العامة للموانئ .
ثانيا - المؤسسة العامة السورية للنقل البحري (سيرياما ر) .
ثالثا - شركة التوكيلات الملاحية .

أولا - المديرية العامة للموانئ :

كانت المديرية العامة للموانئ قبل عام ١٩٦٠ تسمى مديرية الشؤون البحرية وكانت تهتم بالأمور ذات الطابع التجاري والملاحي ضمن اطار وزارة الأشغال العامة باعتبارها كانت تتبعها .

وفي مطلع الستينات تم تطوير مديرية الشؤون البحرية وتنظيمها وسميت المديرية العامة للموانئ وارتبطت بوزارة الدفاع .

وفي عام ١٩٧٤ ألحقت بوزارة النقل وذلك بالمرسوم التشريعي رقم (٩٣) .

مهام المديرية :

١- الاشراف على شؤون الملاحة البحرية .
٢- تنفيذ القوانين والمراسيم والأنظمة والقرارات المتعلقة بالملاحة البحرية .
٣- دراسة وتصميم وتنفيذ مشاريع الموانئ الجديدة وتجهيزها بما يلزم من المعدات والآليات .

٤- مراقبة الأملاك العامة البحرية .

٥- تسجيل السفن وتقدير حمولتها ، وتأمين سلامة الأرواح والأموال .

٦- الاشراف على سلامة الموانئ وأمنها .

وتتألف المديرية العامة للموانئ من المديريات التالية :

١- الشؤون الادارية والمالية .

٢- المصايد والرخص .

٣- التفتيش البحرى .

٤- شؤون الموانئ والشؤون الفنية .

٥- التخطيط والاحصاء .

٦- الديـوان .

٧- العلاقات الدولية والمعاهدات .

ثانيا - المؤسسة العامة السورية للنقل البحرى : (سيرياما ر)

أحدثت المؤسسة العامة السورية للنقل البحرى بالقانون رقم (٨٨) الصادر في ١٧/ آذار عام ١٩٥٩ . وكانت المؤسسة نتاج الوحدة السورية المصرية وهي امتداد للشركة المصرية للنقل البحرى (مارترانس) .

وقد حدّد القانون مهمة المؤسسة بالقيام بأعمال النقل البحرى لصالح الوزارات والمؤسسات العامة سواء بالتعاقد أو بالوساطة لحسابها .

وقد ألزم قانون التأسيس الوزارات والمؤسسات العامة بحصر عمليات النقل البحرى في المؤسسة وحظّر عليها القيام بأية عمليات أخرى في هذا الصدد مالم تكن عن طريق المؤسسة أو باذن منها .

ثالثا - شركة التوكيلات الملاحية :

ان شركة التوكيلات الملاحية هي شركة تقدم الخدمات للشركات البحرية الناقلة ، اذن هي شركة خدمات للشركة الناقلة .

ويعتبر احداث شركة التوكيلات الملاحية نوعا من التدخل في صناعة النقل البحرى وقد تم حصر التوكيل الملاحي بشركة التوكيلات الملاحية كقطاع عام في القطر عام ١٩٨١ حيث كان يوجد في القطر أكثر من (٥٠٠) توكيل ملاحي تابع للقطاع الخاص .

وقد أحدثت شركة التوكيلات الملاحية في عام ١٩٦٩ بموجب المرسوم التشريعي رقم (٣٤٧) وذلك للقيام بمهمة تقديم الخدمات اللازمة للسفن والناقلات التي تؤم مرافئ القطر ومصباته . ولكن المرسوم رقم (٣٣٩) الصادر عام ١٩٧٥ أضاف الى الشركة مهمات أخرى منها :

١- القيام بمختلف أنواع التوكيل الملاحي لجميع الشركات البحرية الناقلة الى القطر وتأمين جميع المتطلبات والخدمات اللازمة للسفن .

٢- الانضمام الى المنظمات الدولية .

٣- القيام بجميع الخدمات والأعمال التي تحقق الغاية التي أسست من أجلها الشركة .

وقد استقبلت الشركة بفروعها الثلاثة في بانياس وطرطوس واللاذقية حيث (مقرها الرئيسي) في عام ١٩٨٧ ، كل السفن التي أمت مرافئ القطر ومصباته والتي بلغ عددها (١٦١٧) سفينة بلغت حمولتها (٢٩٢٦٣٦٧) طنا وشحنت بضائع بلغت حمولتها (١٧٠١٨٤٤) طنا ، في حين بلغ عدد الناقلات التي أمت مصبات القطر (٢٤١) ناقلة أفرغت (٣٥٧٧٣٨٦) طنا متريا من نفط خام وغاز ومازوت ومشتقات نفطية ، وشحنت كمية (٦٦٨٤٢٧٥) من البترول ومشتقاته .

وتحصّل الشركة أجورها وفق القرار رقم (١٢) لعام ١٩٨٣ من المادة (٦) والذى يحدد بدل الخدمات والعمولات المستوجب استيفاؤها من الشركات الملاحية التي تؤم مرافئ القطر .

هذا وتواجه الشركة بعض المشكلات منها :

١- تأخير تسديد التعهدات من قبل ادارات الدولة ومؤسساتهـا وذلك بسبب تأخير وصول البوالص .

٢- المشكلة الثانية تتعلق بموضوع تسليم الحاويات المفرّغة للتوكيـلات الملاحية التي تعرضت للغرامات لصالح الشركات الناقلة وينجم هـذا عن التأخير في تفريغ الحاوية خاصة من قبل ادارات ومؤسسـات القطاع العام .

ووفقا لذلك تدفع شركات القطاع العام غرامات تأخير للشركـات الناقلة بالنسبة للبضائع الواردة ضمن حاويات مبالغ كبيرة جدا حيث يحدد في (المنافيست) تاريخ بدء الغرامة بعد اعطاء مدة اعفاء من أجل التفريـغ . وتقوم الشركة بتحصيل الغرامات لصالح الشركات الناقلة .

وفيما يلي جدولا يوضح أعداد السفن التي استقبلتها شركة التوكيـلات الملاحية خلال الاعوام (١٩٨١ - ١٩٨٧) وذلك كالتالي : (١)

---

١) التقرير السنوى لشركة التوكيلات الملاحية ، عام ١٩٨٨

جدول رقم (٤٩)

السنة	عدد السفن	
	بواخر	ناقلات
١٩٨١	٤٢٢٩	٣٢٥
١٩٨٢	٣٠٥٨	٣٠٢
١٩٨٣	٢٣٨٧	٢٧٣
١٩٨٤	١٩٦٠	٢٥٤
١٩٨٥	٢٠٦٠	٢٧١
١٩٨٦	١٧١٤	٢١٢
١٩٨٧	١٦١٧	٢٤١
المجموع	١٧٠٢٥	١٨٧٨

الفصل الثاني

التجارة الخارجية البحرية في القطر العربي السوري

المبحث الأول

تحليل التجارة الخارجية البحرية السورية

- - -

شهدت التجارة الخارجية السورية خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ تقلصا في حجمها وذلك نظرا للسياسة الاقتصادية المتبعة في القطر التي تسلك مسار الاعتماد على الذات بتقليص واردات القطاع العام والخاص .

فقد انخفض حجم الواردات من (١٠٩٢٠٤٨٥) طن الى (٦٤٣٧٣٥٣) طن خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ . وبالمقابل انخفض حجم الصادرات من (٩٠٤٢١٧٧) طن الى (٨٣٩٧٦٢١) طن خلال الفترة المذكورة .

وهنا جدول يوضح كمية الصادرات والواردات السورية خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ . (١)

---

١) المكتب المركزي للاحصاء، المجموعات الاحصائية (١٩٨٤ - ١٩٨٥ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧ - ١٩٨٨) ، الجمهورية العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء ،

جدول رقم (٥٠)   الكميات بالطن

السنة	الصادرات	الواردات	اجمالي الصادرات ـ الواردات
١٩٨٣	٩٠٤٢١٧٧	١٠٩٢٠٤٨٥	١٩٩٦٢٦٦٢
١٩٨٤	٨١٨١٠٦٧	١١٢٣٣٥٣٠	١٩٤١٤٥٩٧
١٩٨٥	٨٣٧٤٨٢٦	٩٢٦٠٨٠٩	١٧٦٣٥٦٣٥
١٩٨٦	٧٩٤٩٣٨٨	٦٤٢٧٢٥٠	١٤٣٧٦٦٣٨
١٩٨٧	٨٣٩٧٦٢١	٦٤٣٧٣٥٣	١٤٨٣٤٩٧٤
المجموع	٤١٩٤٥٠٧٩	٤٤٢٧٩٤٢٧	٨٦٢٢٤٥٠٦

أما حركة البضائع العامة* المنقولة بحرا المستوردة والمصدّرة عن طريق المرافئ التجارية في القطر (مرفأ طرطوس ـ مرفأ اللاذقية) فيعرضها الجدول التالي :

---

*) البضائع العامة : بضائع أمثال (حبوب ـ أرز ـ سكر ـ خشب ـ حديد ـ معادن ـ آلات ـ معدات ..) .

جدول رقم (٥١)

يوضح حركة البضائع العامة الصادرة والواردة عبر مرافئ القطر التجارية خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧

الوحدة ألف طن (١)

السنة	صادرات	واردات	الاجمالي
١٩٨٣	١٤٧٩	٣٥٩٣	٥٠٧٢
١٩٨٤	١٣٢٦	٤٥٥٦	٥٨٧٩
١٩٨٥	١٥٠٤	٣٩٩٢	٥٤٩٦
١٩٨٦	١٤٩٣	٢٨٧٩	٤٣٧٢
١٩٨٧	١٧٣٢	٢٩٣٦	٤٦٦٨
المجموع	٧٥٣٤	١٧٩٥٦	٢٥٤٩٠٠٠٠

يتضح من الجدول أعلاه أن نسبة التجارة البحرية السورية من البضائع العامة الى اجمالي التجارة الخارجية السورية خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ حوالي (٢٩٫٤٪) .

ويبين الجدول أيضا أن نسبة الصادرات البحرية السورية من البضائع العامة الى اجمالي الصادرات السورية خلال عام ١٩٨٧ قد بلغت ٢٠٪ في حين شكلت الواردات البحرية حوالي ٤٥٪ من اجمالي الواردات السورية للعام المذكور .

أما حركة التجارة النفطية البحرية السورية المستوردة والمصدّرة عن طريق المرافئ النفطية (مصب طرطوس ، مصب بانياس ، مصب اللاذقية) فيوضحها الجدول التالي :

---

١) المكتب المركزي للاحصاء ، المجموعة الاحصائية ، ١٩٨٨ - الجمهورية العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .

جدول رقم (٥٢)

يوضح كمية الصادرات والواردات السورية من مـــادة البترول ومشتقاته خلال الفـــترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧

الوحدة بالطن (١)

السنة	الصادرات	الواردات	اجمالي الكميات الواردة والصادرة
١٩٨٣	٧٥٣١٢٧٧	٦٥٦٨٠٨٥	١٤٠٩٩٣٦٢
١٩٨٤	٦٧٩٤٠٨١	٦٥١٦٥٤٠	١٣٣١٠٦٢١
١٩٨٥	٧٤٣٩٤٥٩	٥٣٦٣٨١٣	١٢٨٠٣٢٧٢
١٩٨٦	٦٣١٦٢١٣	٢٦٧٠٦٧٥	٨٩٨٦٨٨٨
١٩٨٧	٦٥٥٠٥٩٨	٣٢٨٤٣٧٣	٩٨٣٤٩٧١
المجموع	٣٤٦٣١٦٢٨	٢٤٤٠٣٤٨٦	٥٩٠٣٥١١٤

يبين الجدول السابق أن مادة البترول ومشتقاته يشكلان نسبة عاليـــة جداً من اجمالي التجارة الخارجية السورية ، فقد بلغت خلال الفـــــترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ حوالي ٩٧٪ من اجمالي التجارة الخارجية السورية .

وبتبيان الهيكل النوعي للصادرات السورية يظهر لنا أن مادتـــي البترول والفوسفات تشكلان حوالي ٩٤٪ من اجمالي الكميات الصادرة خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ وهذا ما يطلعنا عليه الجدول التالي :

---

(١) المكتب المركزي للاحصاء ، المجموعة الاحصائية (١٩٨٥ - ١٩٨٧ - ١٩٨٨) الجمهورية العربية السورية ، رئاسة مجلس الـــــوزراء ،

جدول رقم (٥٣)

يوضح الكميات المصدّرة بحريا من البترول ومشتقاته والفوسفات خلال الأعوام ١٩٨٣ - ١٩٨٧

النسبة المئوية من اجمالي الصادرات

الوحدة بالطن (١)

السنة	اجمالي الصادرات السورية	البترول ومشتقاته	الفوسفات	النسبة المئوية من اجمالي الصادرات: البترول ومشتقاته	النسبة المئوية من اجمالي الصادرات: الفوسفات	اجمالي النسبة
١٩٨٣	٩٠٤٢١٧٧	٧٥٣١٢٧٧	١٠٠٢١٠٤	٨٣	١١	٩٤
١٩٨٤	٨١٨١٠٦٧	٦٧٩٤٠٨١	٩٥١٥٥	٨٣	١١	٩٤
١٩٨٥	٨٣٧٤٨٢٦	٧٤٣٩٤٥٩	٦٩٤٢٤٦	٨٨	٨	٩٦
١٩٨٦	٧٩٤٩٣٨٨	٦٣١٦٢١٣	١٢٦٢٢٩٩	٨٩	١٦	٩٥
١٩٨٧	٨٣٩٧٦٢١	٦٥٥٠٥٩٨	١٥١٤٣٣٦	٧٨	١٨	٩٦
المجموع	٤١٩٤٥٠٧٩	٣٤٦٣١٦٢٨	٤٥٦٨١٤٠	٨٣	١١	٩٤

(١) المرجع السابق .

أما بالنسبة للواردات البحرية السورية من البترول ومنتجاته فقد بلغت خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ حوالي ٥٦٪ من اجمالي الواردات السورية .

هذا مع العلم أن القطر توقف في الربع الاول من عام ١٩٨٩ عن استيراد البترول ومشتقاته باستثناء الغاز الطبيعي الذى بلغت الكميات المستوردة منه في عام ١٩٨٧ حوالي (٨٩٤٤٩) طن .

وقد بدأ القطر بتصدير النفط السورى الخفيف المنتج من حقل التيم عن طريق مصب بانياس ووصلت صادراته في الفترة الأخيرة حوالي (٨٠) ألف برميل يوميا . (١)

أما التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية السورية فيوضحه الجدول التالي :

---

(١) دراسة ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات مصب بانياس .

جدول رقم (٥٤)

يوضح التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية السورية حسب الكتل الدولية

عـــام ١٩٨٦

الوحدة (مليون دولار أمريكي) م . د . أ (١)

الكتل الدولية	الــواردات		الصــادرات	
	م . د . أ.	النسبة المئوية من اجمالي الــواردات	م . د . أ.	النسبة المئوية من اجمالي الصادرات
الدول العربية	٢٩٥٠ر٤٠	١١ر٨	١٣٩ر٧٩	١٠
الدول الاسلامية	٢٥٧ر٠٩	٩ر٧	٢٣ر٨٠	١ر٧
الدول الصناعية	١٣١١ر٨٤	٤٩	٥٢٤ر٨٠	٣٩ر٥
الدول الناميــة	١٢٤ر٣٩	٤ر٧	٣٢ر٥١	٠ر١٥
الدول الاشتراكية	٥٥١ر٦٩	٢٠	٦١٣ر٩٩	٤٦ر٢
باقي دول العالم	٨٥ر٣٧	٣ر٢	١٩ر٧٢	١ر٤
المجموع :	٢٦٢٥ر٧٨		١٣٢٤ر٥٨	

ويبدو من الجدول أن مركز الثقل النوعي للدورة التجارية الخارجيــة السورية في الدول الصناعية ، اذ قد بلغت صادرات القطر العربي السورى الى تلك الدول ٣٩ر٥٪ في حين بلغت المستوردات من تلك الــدول ٤٩٪ اضافة الى ذلك يلاحظ أن هناك تركزا في عدد قليل من الــدول

---

١) صندوق النقد العربي ، التجارة الخارجية العربيـــة ١٩٧٦-١٩٨٦ العدد (٦) تشرين الثاني ١٩٨٨ ، ص ١١٦ .

الصناعية وخاصة (المانيا الغربية - فرنسا - ايطاليا - المملكة المتحدة - هولندا - اسبانيا - النمسا - اليونان - سويسرا - السويد) وتبدو قيمة الواردات السورية من هذه الدول خلال عام ١٩٨٦ في الجدول التالي :

جدول رقم (٥٥)

يوضح قيم الواردات السورية في عام ١٩٨٦ من بعض الدول الصناعية

الوحدة (مليون دولار أمريكي) م.د.أ (١)

الدولة	قيمة الواردات
المانيا الغربية	٢٤٩ر٤٤
فرنسا	٢٣٨ر٥٧
ايطاليا	٢٠٣ر٥١
المملكة المتحدة	٨٢ر١٠
هولندا	٥٩ر٠٩
اسبانيا	٤٩ر٣٨
النمسا	٤٦ر٢٠
اليونان	٣٧ر٨٩
سويسرا	٣٠
السويد	٢٢ر٥٣
المجموع :	١٠١٨ر٨٩

وتشكل هذه الواردات ٣٨٪ من اجمالي قيمة الواردات السورية للعام المذكور وتقع هذه الدول جميعها في منطقة جغرافية واحدة مشكلة خطا ملاحيا جيدا .

---

١) المرجع السابق ص ١١٦

المبحث الثاني

تكاليف نقل التجارة الخارجية البحرية السورية

من ملاحظة التركيب النوعي للصادرات والواردات السورية ، تبين أن الصادرات السورية تتكون بالدرجة الأولى من مواد أولية ومنتجات زراعية (حبوب - قطن - فوسفات - بترول ... وأخرى) . في حين أن أغلب المستوردات السورية تتكون من السلع الصناعية (آلات - معدات - مواد كيمائية - مصنوعات مختلفة ...) .

لذلك فان تكاليف نقل التجارة الخارجية السورية تقع على عبء القطر بشكل كامل تقريبا حيث يتحمل الجزء الأكبر من المستوردات والصادرات وذلك بسبب التأثير العكسي لمرونة عرض وطلب السلع المتبادلة (وهذا ما أشرنا اليه في فصل التجارة الدولية المنقولة بحرا) لأن جزءًا كبيرا من واردات القطر العربي السورى من السلع الرأسمالية اللازمة لعملية التنمية الاقتصادية ، ونظرا لضرورتها فهي ذات طلب منخفض المرونة ، بينما عرض هذه السلع لا تشكل سوى نسبة ضئيلة مما تنتجه الدول الصناعية المنتجة لهذه السلع .

ولهذا فان القطر سوف يتحمل جزء كبير من تكاليف النقل البحرى ، كذلك بالنسبة لصادرات القطر العربي السورى المكونة من السلع الزراعية والمواد الأولية التي تتمتع بمرونة منخفضة في الفترة القصيرة ، بينما مرونة الطلب تميل الى أن تكون مرتفعة نسبيا في البلدان المستوردة لهذه السلع وذلك بسبب وجود بدائل صناعية كثيرة تحل محلها .

ونتيجة لذلك فقد بلغت كلفة نقل المستوردات السورية الواردة الى القطر عن طريق المؤسسة العامة السورية للنقل البحرى (سيريامار) خلال الفترة (١٩٨٥ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧) حوالي (١٨ر١٨) مليون دولار و (٦١) مليون ل.س . (١)

وعلى سبيل المثال فقد بلغ ما دفعه القطر لنقل مادة السكر وحدها خلال الفترة (١٩٨٣ - ١٩٨٧) حوالي / ٤٠/ مليون دولار . (٢) مع العلم أن نسبة البضائع الواردة الى القطر عن طريق المؤسسة العامة السورية للنقل البحرى (سيريامار) لا تشكل سوى نسبة قليلة جدا من اجمالي الواردات السورية ، لا تتعدى ١٥٪ . (٣)

ونضيف أن القطر يدفع ثمنا لنقل مستورداته من الأسلحة والعتاد الحربي مبالغ باهظة جدا وهي تكاليف سرية لا يمكن الوصول اليها .

---

١) و٣) دراسة ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات الشركة السورية للنقل البحرى (سيريامار) بمركزها الرئيسي في دمشق .

٢) احتسب من الجدول رقم ٦١ .

المبحث الثالث

مساهمة الأسطول السوري في نقل التجارة الخارجية البحرية السورية

-=-

يقصد بالأسطول السوري ، السفن التي تحمل العلم السوري ومسجلة لدى الموانئ السورية ، وقد تطور حجم الأسطول السوري خلال الأعوام (١٩٧٥ - ١٩٨٩) على النحو التالي :

السنة	الحمولة الكلية المسجلة بالطن (١)
١٩٧٥	١١٢٤٢
١٩٧٩	٤٥٣٥١
١٩٨٣	٥٤٢٢٦
١٩٨٩	١١١٠٠٠

أما حركة نقل التجارة البحرية السورية على الأسطول السوري فيوضحها الجدول التالي :

---

١) دراسة ميدانية قام بها الباحث استنادا الى سجلات المديرية العامة للموانئ .

جدول رقم (٥٦)

يوضح تطور حركة نقل التجارة البحرية السورية على سفن الأسطول بقطاعاته الثلاثة

الوحدة (بالطن) (١)

البيان / السنة	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣
سفن القطاع العام	٤٢	٥٩	٧٠	٩٩	٥٣	٥٩	٦٣	٦٠	٦٥
سفن القطاع المشترك	-	-	-	-	٢٨	٦٤	٦٩	٦٧	٧٣
سفن القطاع الخاص	١٩	١٢	١٠٢	١٥٥	٢٠١	١٨٣	٣٥٦	٢٢٢	١٢٤
المجموع :	٦٦	٧١	١٧٢	٢٩٤	٢٨٢	٣٠٦	٤٦١	٣٤٩	٢٦٢

(١) آ- لبادى عثمان ، ١٩٨٦ - اسطولنا التجارى واقعه وآفاق تطوره ، مجلة النقل ، وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية ، العدد الثالث ، أيار ص٣٨ - ٤١

ب - الجمهورية العربية السورية ، تحليل الوضع الراهن لنشاط النقل البحرى ، المرحلة الاولى من اعداد الخطة الخمسية السادسة ، مرجع سبق ذكره ، ص ١١٢ .

أما نسبة مساهمة الاسطول السوري في نقل التجارة الخارجية السورية البحرية خلال الفترة (١٩٧٥ - ١٩٨٣) يوضحها الجدول التالي : (١)

جدول رقم (٥٧)

السنة	التجارة البحرية السورية من البضائع العامة (أ)	حجم البضائع المنقولة على سفن الاسطول السوري (ب)	النسبة المئوية من اجمالي التجارة البحرية من البضائع العامة ٪
١٩٧٥	٣٤٦٩	٦٦	١ر٧
١٩٧٦	٤٦٣٣	٧١	١ر٥
١٩٧٧	٥٤٣٤	١٧٢	٣ر١
١٩٧٨	٤٨٥٢	٢٩٤	٦
١٩٧٩	٧١٦٠	٢٨٢	٣ر٩
١٩٨٠	٧٦٠١	٣٠٦	٤
١٩٨١	٧٦٣٠	٤٦١	٦
١٩٨٢	٦٣٤١	٣٤٩	٥ر٥
١٩٨٣	٥٠٧٢	٢٦٢	٥ر١

---

١) آ ـ المكتب المركزي للاحصاء ، المجموعة الاحصائية (١٩٧٢ - ١٩٧٧ - ١٩٧٩ - ١٩٨٥) .

ب ـ احتسب من الجدول رقم ٥٦ .

مما تقدم نجد ضآلة مساهمة الأسطول السوري في نقل التجارة البحرية الخارجية السورية ، اذ بلغ حجم الكميات المنقولة على سفن القطاع العام حوالي ٧ر٠٪ في عام ١٩٧٩ ، في حين وصلت مساهمته في عام ١٩٨٣ الى ٩ر٠٪ فقط من حجم التجارة البحرية للبضائع العامة .

أما مساهمة الأسطول السوري بقطاعاته الثلاثة فقد بلغت في عام ١٩٨٣ حوالي ١ر٥٪ من اجمالي التجارة الخارجية البحرية السورية للبضائع العامة . وهذه النسبة الكائنة ضئيلة جدا بالقياس الى النسبة التي يجب أن تكون عليه ، علما أنه من حق الدول النامية نقل نسبة ٤٠٪ من حجم تجارتها الخارجية البحرية وفق مدونة سلوك المؤتمرات الملاحية . وأن ضعف مساهمة الأسطول السوري في نقل التجارة البحرية السورية يعود الى عدم تطور حمولات الأسطول التابع للقطاع العام والمشترك منذ فترة طويلة تعود الى زمن تشكيل هذا الأسطول سنة ١٩٧٥ .

أما بالنسبة لأسطول القطاع الخاص فبالرغم من ارتفاع أعداد سفنه من (٥٣) سفينة عام ١٩٨٠ الى حوالي (٩٨) سفينة عام ١٩٨٨ فان هذه الزيادة تخفي انخفاضا في الحمولة الكلية المسجلة ، حيث بلغ المعدل الوسيطي لحمولة السفينة الواحدة (١٠٠٠) طن فقط .

وان الأسطول الخاص بوضعه الحالي لا يستطيع أن يساهم بشكل فعال في نقل التجارة البحرية السورية لعدم امتلاكه مقومات الأسطول الكاملة فهو يعاني من اهتلاكات كبيرة علاوة على صغر حجم سفنه القديمة الذى يبلغ متوسط عمرها حوالي (٢٠) سنة .

لذلك يمكن اعتبار أن معدل تطور حمولات الأسطول التجارة السوري القادر على المساهمة في حركة التجارة الخارجية البحرية السورية سواء بالنسبة للقطاع العام أو المشترك يكاد يكون صفرا منذ عام ١٩٧٥ وحتى الآن ، في حين تتبع بعض البلدان سياسة مكثفه وموجهه لزيادة حمولات اسطولها

الوطني بشكل سنوى ، فقد بلغت الزيادات في حمولة الأسطول المصرى في السنوات الأخيرة حوالي (٦٠٦) طن يوميا .

ومن عوامل قصور تنمية الأسطول الوطني عدم وجود وعي ملاحي يقدر أهمية فعالية الأسطول البحرى لاقتصادنا الوطني ومدى تأثيره على ميزان مدفوعاتنا ، مما يدفع بعض الجهات المستوردة الى اتباع أساليب رخوه وطرق سهلة في تأمين متطلبات اقتصادنا بالاستيراد (سيف) حتى لا تتحمل أية مسؤولية في انجاز عقد النقل والتأمين وغير ذلك من أعباء الاستيراد (فوب) .

وان ما تقدم يعكس انخفاضا شديدا في مساهمة الأسطول السورى في نقل التجارة البحرية السورية وضعفا في الوزارات التخطيطية والعلمية والادارية والاقتصادية اللازمة للتنمية الملاحية ، وهذا أمر يدعو الى الأسف وعدم الارتياح نتيجة تعرض تجارتنا البحرية الى الاستغلال من قبل الشركات الملاحية العالمية التي تحركها الأرباح بالدرجة الأولى ، اضافة الى عزوف هذه الشركات عن تأمين متطلبات الاقتصاد الوطني في الوقت المناسب مما يربك العملية التنموية والانتاجية والاستهلاكية في القطر العربي السورى وبسبب الخسارات الكبيرة التي يمكن أن تنجم عن ذلك .

كل ما تقدم يدعونا الى المطالبة بالحاح شديد بوجود سياسة نقل مدروسة للتجارة البحرية الخارجية السورية التي يجب برأينا أن تهدف الى :

١- تحقيق الاستقلال الاقتصادى في نقل التجارة البحرية الخارجية السورية .

٢- تحقيق أكبر كسب لميزان المدفوعات .

٣- تخفيض تكاليف نقل التجارة الخارجية السورية (الصادرات والواردات) .

٤- دعم الأسطول الحربي في أوقات الحرب والأزمات الدولية .

٥- المساعدة في زيادة حجم التبادل التجارى مع البلدان العربية .

٦- المساعدة في تخفيض سعر الواردات على المستهلك الوطني .

٧- الاسراع في بدء تشكيل نواة أسطول ناقلات نفط وناقلات سوائب .

(المقترحـــات)

--

من خلال ما تقدم عرضه من معطيات وثائقية وميدانية عن قطاع النقـــل البحري في القطر العربي السوري ، ومدى مساهمته الضئيلة في خدمة تجـــارة القطر الخارجية ، التصديرية أو الاستيرادية منه واليه رغم أهمية القطـــــر الملاحية الاستراتيجية يتبين لنا مدى حاجة القطر العربي السوري الى الارتقاء باسطوله التجاري مما هو كائن الى ما يجب أن يكون عليه ، وذلك لتحقيـــق الاستقرار الملاحي اللازم لنصل اقتصاديا مع العالم الخارجي ، وبالتالـــي خدمة الاقتصاد الوطني في تأمين الواردات اللازمة للتنمية وللاستهـــلاك الضروري ، ولتصدير الفائض من الانتاج الى حيث الحاجة اليه وبالتالـــي استعادة أمجاد أجدادنا الفينيقيين في خلق ملاحة عربية سورية متطورة فـــي هذا العصر تستطيع الصمود أمام الغير بما يتناسب مع التطور الملاحـــي لأجدادنا الفينيقيين في عصرهم بالنسبة لغيرهم ، وهذا يقتضي برأينـــا الارتقاء الى مستوى عال من الديناميكية والعلمية والتقنية ، وايجاد المؤسسات اللازمة ، والقادرة على خوض المعركة الملاحية في حوض البحر المتوســـط ، وهذا يقتضي برأينا : -

أولا - خلق أسطول وطني سوري للملاحة البحرية ، للأسباب التالية :

١- تحقيق الاستقلال في نقل مقومات تنميتنا الاقتصادية وآليتنا العسكريـــة للمحافظة على أمننا الاقتصادي والسياسي ، الوطني ، القومي ، الداخلي والخارجي .

٢- تحقيق السيطرة الكاملة على صناعة النفط لدينا من استخراج وتكريـــر ونقل وتسويق ، حيث يشكل عامل النقل الحلقة المهمة في تحقيق هـــذه السيطرة .

وخاصة أن المستقبل النفطي للقطر العربي السوري يبشر بخير عميم ، مع احتمال دخول القطر الى منظمة (أوبيك) ولذلك يقتضي الأمر وضـــع

نواة أسطول ناقلات نفط سورى يقوم بنقل النفط السورى الحالي على الاقل ، والمستقبلي المتوقع ، وبالتالي العمل من خلاله على جـذب العمالة السورية العاملة في مجال نقل نفط الآخرين الموجودة خارج القطر للعمل في خدمة أسطولها الوطني .

٣- توفير المبالغ الهائلة والضخمة التي يدفعها القطر ثمنا لنقل تجارته الخارجية بالعملات الصعبة .

ومن خلال الجداول التالية ، يتبين لنا مدى ضخامة أجور الملاحة المترتب دفعها على النقل الاستيرادى أو التصديرى للشركات الملاحية .

وفيما يلي جدول يوضح تكلفة نقل بعض المواد المستوردة لصالح القطر عبر المؤسسة العامة السورية للنقل البحرى (سيريامار) عام ١٩٨٥ . (١)

---

١) دراسة ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات الشركة السورية للنقل البحرى (سيريامار) بمركزها الرئيسي في دمشق .

جدول رقم (٥٨)

نوع البضاعة المنقولة	الكمية	الوحدة المسعرة	أجرة الوحدة	المبلغ الاجمالي	الوحدة النقدية
غنم (*)	٢٥٠٠٠ رأس	طن	٢٢٥	١٤٠٦٢٥	دولار أمريكي
سكر	٣٠٠٠٠	=	٣٦	١٠٨٠٠٠٠	=
جرارات	٤٠٠ جرار	للجرار	٨٢٠	٣٢٨٠٠٠	=
حصادات	١٠٠ حصادة	للحصادة	٣٣٢٠	٣٣٢٠٠٠	=
خشب معاكس	٤٠٠٠ م٣	للم٣	٤٥	١٨٠٠٠٠	=
غنم	٦٠٠٠٠ رأس	طن	٢٢٥	٣٣٧٥٠٠	=
جرارات	١٠٠ جرار	للجرار	٨٢٥	٨٢٥٠٠	=
غنم	٥٥٠٠٠ رأس	طن	٢٢٥	٣٠٩٣٧٥	=
=	٢٠٠٠٠ =	=	١٨٠	٩٠٠٠٠	=
=	١٢٠٠٠٠ =	=	١٧٣	٥١٩٠٠٠	=
=	٥٠٠٠٠ =	=	١٨٠	٢٢٥٠٠٠	=
بالة خيش	٤٧٠٠٠	للبالة	٤٢ر٢٥	١٩٨٥٧٥٠	=
بذار ضمن حاويات	٥٠٠	طن	١٨٠ للحاوية	٤٥٠٠	=
المجموع : ٥ر٦١٤ر٢٥٠ دولار					

* يحسب وزن رأس الغنم مابين ٣٥ - ٤٠ كغ .

في حين بلغت أجور النقل المدفوعة للمستوردات التابعة للقطاع العام عن طريق المؤسسة العامة للنقل البحري (سيريامار) في عام ١٩٨٦ كمـــا يلي : (١)

جدول رقم (٥٩)

نوع البضاعة المنقولـــة	الكميـــة	الوحدة المسعرة	أجرة الوحدة	المبلغ الاجمالي	الوحدة النقدية
قمـح	٨٠ ألف	طن	١٥٤	١٢٣٢٠٠٠٠	ل س
جرار	١٠٠ جرار	-	٨٢٥	٨٢٥٠٠	دولار
حمض كلور المـــاء	٢٥٠٠	طن	٤٠٠	١٠٠٠٠٠٠	ل س
سكـــر	١٠٠ ألف	=	٥٨	٥٨٠٠٠٠٠	دولار
قمـح	٩٧ ألف	=	١٦٠	١٥٥٢٠٠٠٠	ل س
قمـح	٣١٥٠٠ طن	=	١٥٠	٤٧٢٥٠٠٠	=
قمـح	٩٩٠٠٠ =	=	١٦٠	١٥٨٤٠٠٠٠	=
جرارات	٥٠٠٠ جرار	-	٤٠٠٠	٢٠٠٠٠٠٠	=
سيارات	١٨ سيـــارة	-	٤٠٠٠	٧٢٠٠٠	=
غنـــم	٤٠٠ ألف رأس	طن	١٨٥	١٨٥٠٠٠٠	دولار
غنـــم	٨٠ ألف رأس	=	١٨٠	٣٦٠٠٠٠	=
سيارة جيب	١٠٠ سيارة	-	٤٩٠	٤٩٠٠٠	ل س
سمـــاد	٢٠ ألف طن	طن	١٣	٢٦٠٠٠٠	دولار
المجمـــــوع : +				٥١٥٢٦٠٠٠ ل س ٦٦٨٧٥٠٠ دولار	

(١) دراسة ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات الشركة السورية للنقل البحري (سيريامار) بمركزها الرئيسي في دمشق .

هذا مع العلم أن المبالغ المذكورة هي أجور لنقل جزء ضئيل من واردات القطر في عام ١٩٨٦ ، كما بلغت أجور النقل في عام ١٩٨٧ عبر المؤسسة العامة السورية للنقل البحري وفق الجدول التالي : (١)

جدول رقم (٦٠)

نوع البضاعة المنقولة	الكميـة	الوحدة المسعرة	اجرة الوحدة	المبلغ الاجمالي	الوحدة النقدية
غنم	٤٠ ألف رأس	طن	٢١٠	٣٣٦٠٠٠٠	دولار
غنم	٦٠ " "	"	١٨٥	٤٤٤٠٠٠٠	"
سماد	١٢٠ الف طن	"	١٣	١٥٦٠٠٠٠	"
قمح	١٥ " "	"	٢١	٣١٥٠٠٠٠	"
سماد	١٠ آلاف "	"	٤٠٠	٤٠٠٠٠٠٠	ل.س
سماد	١٠ " "	"	١٦	١٦٠ ٠٠٠	دولار
سماد	١٠ " "	"	٣٤٠	٣٤٠٠٠٠٠	ل.س
سماد	٧٠ ألف "	"	١٦	١١٢٠٠٠٠	دولار
سماد	٢٠ " "	"	٣٠٠	٦٠٠ ٠٠٠٠	ل.س
سكر	١٠٠ " "	"	٢٣	٢٣٠٠ ٠٠٠	دولار
سكر	٢٤ " "	"	١٦	٣٨٤٠٠٠	"
المجمــوع :				٦٦١٩٠٠٠ دولار ١٠ ٠٠٠ ٠٠٠ ل.س	

---

١) نفس المرجع السابق .

هذا وتشكل المبالغ المذكورة تكاليف النقل المدفوعة لقاء نقل جزء ضئيل من وارداتنا من الخارج لبعض الانواع من السلع المستوردة عن طريق المؤسسة العامة السورية للنقل البحرى ، هذا مع العلم أن البضائع الواردة الى القطر عن طريق المؤسسة المذكورة لا تتعدى ١٥ ٪ من اجمالي البضائع الواردة .

٤- ان خلق أسطول وطني يجتذب العديد من الايدى العاملة الفنية السورية البحرية المهاجرة ، ويحقق تشغيل العمالة البحرية الموجودة في القطر والتي تعاني من بطالة سافرة أو مقنعة في الوقت الحاضر ، بالاضافة الى انقاذها من الاستغلال الواقع عليها من قبل الشركات الخاصة .

٥- ضرورة تحقيق التوازن الاستراتيجي الملاحي مع العدو الصهيوني .

بناء على ما تقتضيه المبررات السياسية المنبثقة من ضرورة الأمن القومي ، وسياسة الاعتماد على الذات وتحقيق التوازن الاستراتيجي في كافة المجالات مع العدو الصهيوني الذى يملك أسطولا بحريا كبيرا ، تديره الشركات التالية : (١)

أ - شركة زيم للملاحة الاسرائيلية التي تأسست منذ عام ١٩٤٥ وكانت مهمتها في بادئ الأمر نقل المهاجرين اليهود الى فلسطين وامتلكت هذه الشركة وحدها في عام ١٩٦٩ - ١٩٧٠ (١٠٦) سفن بحمولة اجمالية (٦٠٠٠٠٠) طن .

ب - شركة ال يام والتي تأسست في عام ١٩٥٣ وكانت تملك ثلاث سفن وقد أصبحت تملك في عام ١٩٧٠ حوالي (٢٠) سفينة بحمولة اجمالية (٥٥٠٠٠) طن .

---

١) وزارة الدفاع ، شعبة المخابرات فرع المعلومات ، قسم الدراسات - الأسطول التجارى الاسرائيلي ، ص ١ - ١٠٣ .

جـ - شركة خطوط النجمة السوداء وتملك (٩) سفن .
د - شركة (مارتيم) (فروت كارير) تأسست في عام ١٩٦١ وتملك حوالي (٧) سفن بحمولة اجمالية (٥٦٠٠٠) طن .

كما يوجد لدى الكيان الصهيوني عدد كبير من الشركات الصغيرة بالاضافة الى مشاريع ملاحية مشتركة بينه وبين عدد كبير من الدول منها : ليبيريا - هولندا - النرويج التي ابتدأت منذ عام ١٩٦٠ ولا تزال حتى الآن في تطور مستمر في العدد وفي الحمولات .

كما يوجد لدى الكيان الصهيوني شركات صيد متعددة منها :

- شركة ياطفات
- شركة بالسوت
- شركة لاسكو
- شركة غارديت

وحسب منشورات الأمم المتحدة في عام ١٩٨٧ بلغت الحمولة الكلية المسجلة لعلم اسرائيل (٥١٤٨١٥) طنا وهذا الرقم لا يدل على ما تملكه اسرائيل من حمولات وأساطيل تخدمها وانما يضاف اليه الشركات الاسرائيلية التي تحمل علم ليبيريا واليونان وبعض الدول الأخرى .

وهذا ما يدفعنا بشكل كبير الى الاسراع في تشكيل أسطول عربي سوري قوي قادر على تحقيق استقلالنا الملاحي الاقتصادي والحربي آخذين بعين الاعتبار مدى الصعوبات التي تواجهنا في حال نشوب حرب من أجل تأمين ماكينة الاقتصاد الحربي التي يحتاجها القطر . في الوقت الذى تمتنع فيه شركات الملاحة البحرية العالمية عن خدمة التجارة الخارجية للبلدان المشتركة في الحرب .

تشكيلة الاسطول العربي السوري المقترح انشاوءه :

من ملاحظة التجارة الخارجية للقطر العربي السوري نرى أن أهم الواردات السورية تتكون من : سكر - مواد كيماوية - مواد غذائية - حديد - آليات - حبوب - أخشاب - سماد - اسمنت ... الخ .

كذلك فان أهم الصادرات السورية هي : فوسفات - قطن - أقمشة - شعير - دخان - حبوب - فستق عبيد - اسمنت - ..الخ .

ان هذه الانواع المتباينة من السلع ، والمواد ، وذات الحمولات المتوسطة ، لقطر بحجم قطرنا ، يقتضي منا اقتناء سفن متعددة الاغراض وذات حمولات متوسطة ، ويمكن أن تكون شبيهة بسفن الشركة السورية الاردنية للنقل البحرى ، انطلاقا من أنها سفن تتمتع بمواصفات عالية ومصنفة من قبل هيئة الويدز العالمية على أنها سفن درجة أولى .

هذا وانطلاقا من حجم التجارة البحرية السورية لعام ١٩٨٧ البالغة (٢٩٣٦) ألف طن مستوردات و (١٧٣٢) ألف طن صادرات ، وكذلك من التوزيع الجغرافي للتجارة البحرية السورية التي بلغت حصة السوق الاوربية المشتركة منها ٤٨٪ . نرى أنه اذا أردنا نقل ٤٠٪ من تجارتنا الخارجية مع السوق حسب مدونة سلوك المؤتمرات الملاحية والتي أقرت توزيع نسب نقل التجارة البحرية العالمية على الشكل ٤٠ - ٤٠ - ٢٠ أى ٤٠٪ للدول المستوردة و ٤٠٪ للدول المصدرة و ٢٠٪ للمؤتمرات الملاحية ، فاننا نستطيع تركيز عمل اسطولنا على نقل تجارتنا الخارجية مع السوق الاوربية المشتركة بالدرجة الاولى . وان نسبة ٤٠٪ من مستوردات القطر من السوق الاوربية المشتركة تقدر بحوالي (٥٦٣٧١٢) طنا لعام ١٩٨٧ وأن نقل هذه التجارة بسفن ذات حمولة (٥٠٠٠) طن تحتاج الى أن تقوم السفينة المعنية بالشحن من مرافىء أوربا الغربية والمتركزة في هامبورغ - الهافر - انتويرب - بريمن - روتردام الى مرافىء القطر فترة زمنية تقدر بحوالي (٤٩) يوما على الشكل التالي :

- السافة من هامبورغ الى مرافئ القطر ٣٨٠٠ ميل .
- سرعة السفينة ٥ر١٥ عقدة / سا .
- مدة تحميل السفينة من المرافئ الأوربية ٧ أيام
- مدة الرحلة من المرافئ الأوربية الى سوريا ١٢ يوما
- فترة التفريغ في مرافئ القطر ٢٠ يوما
- مدة العودة الى المرافئ الأوربية ١٠ أيام

مدة الرحلة الكاملة : ٧ + ١٢ + ٢٠ + ١٠ = ٤٩ يوما .

عدد الرحلات في السنة للسفينة الواحدة $\frac{٣٦٥}{٤٩}$ = ٤٤ر٧ رحلة سنوية

أي (٧) رحلات سنوية ونصف تقريبا ، وتستطيع السفينة أن تنقل عبر هذه الرحلات حوالي (٣٥٠٠٠) طن سنويا ومن أجل نقل النسبة المقدرة ب ٤٠٪ المسموح لنا نقلها والبالغة (٥٦٣٧١٢) طنا نحتاج الى (١٦) سفينة سورية .

هذا ويقدر سعر السفينة الجديدة غير المستعملة في الوقت الحاضر من نفس نوع السفينة المقترح بحوالي (٤) مليون دولار ، في حين اذا كانت مستعملة ولفترة متوسطة من ٥ - ١٠ سنوات فان سعرها يبلغ حوالي (٢) مليون دولار وبالتالي فان قيمة اجمالي السفن المطلوبة من النوع المستعمل لا يتعدى (٣٢) مليون دولار ، وهو مبلغ أقل من المبالغ التي يدفعها القطر سنويا كتكاليف نقل تجارته الخارجية .

فعلى سبيل المثال ان مادة السكر وحدها المستوردة الى القطر في عام ١٩٨٧ بلغت كمياتها (٢٢٢) ألف طن ، واذا أخذنا معدل وسطي نقل الطن من السكر الى سوريا (٣٣) دولارا فان :

٢٢٢ ٠٠٠ × ٣٣ = ٧٣٢٦٠٠٠ دولار .

وهذا المبلغ السنوي وحده كاف لشراء أربع سفن في الوقت الحاضر بحمولة (٦٠٠٠) طن لكل منها من ذوات الأعمار الوسطية (٥) الى (١٠) سنوات .

هذا وحسب منشورات الأمم المتحدة في عام ١٩٨٥ بلغ ثمن ناقلة صب (ناقلة سكر) بحمولة كلية (١٧٠٠٠) طن مبلغ (٢٫٥) مليون دولار بعمر وسطي ٥ ـ ١٠ سنوات .

هذا ومن خلال استعراضنا لكميات السكر المستوردة الى القطر خلال الخمس سنوات من (١٩٨٣ - ١٩٨٧) عبر مرفأى طرطوس واللاذقية والبالغة (١٢٦٠٠٠٠) طن والمقدرة أجور نقلها بـ (٤١٥٨٠٠٠٠) مليون دولار على أساس أجرة الطن الوسطية (٣٣) دولارا ، يتبين لنا أن هذا المبلغ المذكور المدفوع أجرة نقل مادة السكر وحدها خلال خمس سنوات فقط كاف لشراء (١٦٫٦) سفينة من النوع المذكور ذى حمولة (١٧٠٠٠) طن والتي تستطيع نقل (٢٨٢٢٠٠) طن دفعة واحدة . وهذا ما يوضحه الجدول التالي :

جدول رقم (٦١)

الكمية (بالطن)(١)

السكر المنقول عن طريق البحر	السنوات				
	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥	١٩٨٦	١٩٨٧
عبر مرفأ طرطوس (آ)	٦٧	٧٦	١٢١	١٣٤	٩
عبر مرفأ اللاذقية	١٤٧	٢٠٤	٢١٧	١٧٢	٢١٣
المجموع :	٢١٤	٢٨٠	٢٣٨	٣٠٦	٢٢٢
الأجرة الوسطية المدفوعة لنقل مادة السكر على أساس أجرة نقل الطن الوسطية (٣٣) دولارا أمريكيا . (ب)	٧٠٦٢٠٠٠	٩٢٤٠٠٠٠	٧٨٥٤٠٠٠	١٠٠٩٨٠٠٠	٧٣٢٦٠٠٠
المجموع :	٤١٥٨٠٠٠٠				

(١) آ- المكتب المركزي للاحصاء ، المجموعة الاحصائية (١٩٨٤ - ١٩٨٥ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧ - ١٩٨٨) .

ب - احتسب من الجداول ٥٨ - ٥٩ - ٦٠ .

وبخصوص التجارة البحرية السورية النفطية فانها تنقل جميعها على ناقلات نفط أجنبية والتي بلغت في الآونة الأخيرة (٨٠) ألف برميل يوميا . وان امتلاك ناقلة نفط واحدة على الأقل تدر للقطر ملايين الدولارات ، انطلاقا من أن النفط ملكا لنا ونستطيع ابرام عقود البيع على أساس نقل جزء من النفط المباع للدول الأجنبية .

وباعتبار أن سعر نقل طن النفط الطولي من المصبات السورية وضمن حوض البحر المتوسط يبلغ في المتوسط حوالي (١٠) دولارا لكل طن (١) . بذلك فقد بلغت المبالغ المهدوره حوالي (٥٠٠) مليون دولار كايرادات نقل النفط السوري الذى بلغ حجم الكميات المصدرة منه خلال الفترة (١٩٨١ - ١٩٨٧) حوالي (٥٠) مليون طن (٢) . ناهيك عن الكميات الواردة من النفط الى القطر والتي كان من الممكن المساهمة في نقل جزء منها على ناقلات سورية لو وجدت .

كذلك الأمر بالنسبة للفوسفات الذى بلغت الكميات المصدرة منه خلال الفترة (١٩٨١ - ١٩٨٧) حوالي (٧٠٨٤٨٣٤) طنا (٣) . واذ علمنا أن نقل الطن الواحد من مادة الفوسفات بحريا من الموانئ السورية (مرفأ طرطوس) الى الموانئ الأوربية وبعض الموانئ السوفياتية على البحر المتوسط والبحر الأسود على التوالي تتراوح بين (١٠ الى ١٥) (٤) دولارا لكل طن . نعلم أن القطر قد فوت عليه حوالي (٧٠) مليون دولار ايرادات نقل الصادرات الفوسفاتية السورية .

---

١) دراسات ميدانية قام بها الباحث في مصب طرطوس .

٢) ٣) المكتب المركزى للاحصاء ، المجموعة الاحصائية للأعوام ١٩٨٣ - ١٩٨٤ - ١٩٨٥ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧ - ١٩٨٨ .

٤) دراسات ميدانية قام بها الباحث في شركات النقل البحرى على الساحل السورى .

ومن جهة أخرى فان سعر ناقلة نفط حمولة (٧٠) ألف طن ساكن وبأسعار ١٩٩٠ - ١٩٩٢ يبلغ حوالي (٢٧) مليون دولار كما هو مبين في الجدول رقم (٢) وأن المبالغ المفوته من نقل مادة النفط قادرة على شراء (١٨) ناقلة نفط على الأقل .

أما بخصوص الطاقم الذى يحتاجه الأسطول المقترح انشاؤه فان القطر يملك الاختصاصات والخبرات الفنية والملاحية القادرة على تشغيل ذلك الأسطول مهما بلغ حجمه ، ولكن شريطة تقدير تلك الاختصاصات وخبراتها واعطائها الرواتب القريبة من الرواتب التي تحصل عليها في الوقت الحاضر من قبل الشركات الأخرى . فقد بلغ عدد الطلاب الدارسين في الأكاديمية العربية للنقل البحرى في الشارقة في الفترة من ١٩٨٠ - ١٩٨٧ حوالي (١٨١) طالبا [1] . هذا اضافة الى عدد الخريجين من الدول الأخرى أمثال مصر - اليونان .

ثانياً- يجب العمل على تحسين قدرة المرافىء على المناولة من أجل تجنب دفع غرامات التأخير وعلاوات الازدحام . حيث تدفع غرامات التأخير للسفن العاملة في ميدان النقل البحرى وفقا لعقود استئجار السفن ، وتبدأ غرامات التأخير على السفن التي تقوم بعملية الشحن والتفريغ بدء من انتهاء الوقت المسموح به الذى يكون محددا في عقد الاستئجار .

أما علاوات الازدحام فهي العلاوات التي تفرضها المؤتمرات الملاحية على المرافىء التي تعاني من تأخير في عمليات الشحن والتفريغ فترتفع أجور النقل البحرى الى هذه المرافىء .

---

١) الديواني عبد الوهاب ، ١٩٨٩ - الأكاديمية العربية للنقل البحرى وهدف كبير لدعم الاقتصاد العربي وتطور صناعة النقل البحرى ، العدد الرابع عشر ، تشرين الثاني ، ص ١٨ - ٢٢ .

هذا وقد بلغت علاوات الازدحام التي وضعها المؤتمر الملاحـــي العامل بين موانئ ألمانيا الاتحادية ـ بلجيكا ـ هولندا ـ وشمال فرنسا ، وبين موانئ القطر كالتالي :

السنة	النسبة ٪			
١٩٧٥	٪١٣٠	على التعرفة الأساسية		
١٩٧٦	٪٩٠	"	"	"
١٩٧٧	٪١٤٠	"	"	"
١٩٧٨	٪٣٥	"	"	"

وقد بلغت كمية البضائع المستوردة الى القطر لصالح القطاع العام على سفن الخطوط المنتظمة وعن طريق مرفأ طرطوس عام ١٩٧٥ كميـــة (٥٨٧٨٢٧) طنا بلغت أجور شحنها (٣٣٫٤٤٠٨٨١) مليـــون دولار وبلغت علاوات الازدحام لنفس العام ١٩٧٥ مبلغ (٢٠٫٨٨٣٫٢٩٨) مليون دولار .

هذا يعني أن القطر دفع أجورا للشحن مبلغا يزيد عن (٥٤) مليون دولار بدلا من (٣٣٫٤) مليون دولار . ويكون متوسط أجرة نقل الطـــن الواحد تساوى :

٣٣٤٤٠٨٨١ ÷ ٥٨٧٨٢٧ = ٥٦٫٨٨ دولارا

ومتوسط علاوة الازدحام المتحققة على الطن :

٢٠٨٨٣٢٩٨ ÷ ٥٨٧٨٢٧ = ٣٥٫٥٢ دولارا

أى أن تكلفة نقل الطن = ٥٦٫٨٨ + ٣٥٫٥٢ = ٩٢٫٤٠ دولارا

وبالتالي فان مجموع ما دفع أجرة نقل البضائع المستوردة عن طريق مرفـــأ طرطوس :

٥٨٧٨٢٧ × ٩٢٫٤ = ٥٤٣١٥٢١٤ دولارا

نسبة الزيادة عن أجرة النقل العادية = $\frac{٥٦٫٨٨ \times ١٠٠}{٩٢٫٤٠}$ = ٦١٫٥٪

أما عن طريق مرفأ اللاذقية فقد بلغت الكميات الواردة لصالح القطاع العام لسنة ١٩٧٥ فقد كانت على الشكل التالي :

(١٥٢٢٥٧٤) طنا ، وبلغت أجور شحن هذه الكميات (٨٥٦١٢٥٧٨) دولارا . في حين بلغت علاوات الازدحام على هذه الكميات (٥٦٨٩٥٦٦٦) دولارا .

وعلى هذا فان متوسط أجرة الطن الواحد

٨٥٦١٢٥٧٨ + ١٥٢٢٥٧٤ = ٥٦٫٢٢ دولارا

أما متوسط علاوة الازدحام المتحققة على الطن الواحد

٥٦٨٩٥٦٦٦ + ١٥٢٢٥٧٤ = ٣٧٫٣٦٨

أى أن تكلفة نقل الطن تصبح :

٥٦٫٢٢ + ٣٧٫٣٦٨ = ٩٣٫٥٨ دولارا

وبالتالي فان مجموع ما دفع على نقل هذه الكميات عبر مرفأ اللاذقية :

٩٣٫٥٨ × ١٥٢٢٥٧٤ = ١٤٢٤٩٤٦٥٥ دولارا

وبهذا فان نسبة الزيادة على الأجرة العادية لنقل الطن هي :

$\frac{٥٦٫٢٢ \times ١٠٠}{٩٣٫٥٨}$ = ٦٠٪

وبهذا فان مجموع المبالغ المدفوعة أجرة نقل البضائع الواردة على خطوط المؤتمرات الملاحية المنتظمة فقط عبر مرافىء القطر طرطوس واللاذقية :

٥٤٣١٥٢١٤ + ١٤٢٤٩٤٦٥٥ = ١٩٦٨٠٩٨٦٩ دولارا

أما غرامات التأخير فنشير اليها بالمثال التالي :

سفينة حمولتها (٢٢) ألف طن قمح أمت مرفأ طرطوس في ١٩٨٨/٤/٥ وكان معدل الغرامة اليومي (٤٠٠٠) دولار وكان الوقت الضائع (٧) أيام و (٨) ساعات و (٢٨) دقيقة زيادة عن الوقت المسموح به فكانت الغرامة (٢٩٤٦٦) دولارا في حين كانت أجرة النقل (٤٤٠٠٠٠) دولار . (١)

ومن خلال ذلك تتبدى لنا أهمية المرافئ وقدراتها التكنولوجية والبشرية ، على السرعة في انجاز مهماتها بالشكل الأمثل ، وفي الوقت الأمثل .

ثالثا -

ضرورة العمل على انشاء معهد لتدريب البحارة والعاملين في الصناعة البحرية من أجل خلق عمالة بحرية فنية متدربة سواء للعمل على السفن أو للعمل في الموانئ البحرية تماشيا مع كل دول العالم التي تهتم بهذا الموضوع . وعلى سبيل المثال :

١- في القطر الجزائري الشقيق حيث أقيم معهد بحري غربي الجزائر العاصمة لتعليم وتدريب الضباط البحريين للعمل بالشركة الوطنية الجزائرية للملاحة .

٢- في القطر التونسي الشقيق حيث توجد كلية بحرية في (سوسه) منذ عام ١٩٦٦ تقوم بتدريس العمالة البحرية .

٣- كذلك أنشأت ليبيا كلية بحرية للتدريب ..

---

١) دراسات ميدانية ، قام بها الباحث من خلال سجلات الشركة السورية للنقل البحري (سيريامار) في دمشق .

ولا سيما أن كل دول العالم المعاصر تهتم بالنقل البحرى والدراسات البحرية اهتماما بالغا وتقوم ببناء المدارس والمعاهد والكليات من أجل تدريب الطواقم البحرية وخاصة في الدول المتطورة مثل : الولايات المتحـــــدة الأمريكية ـ الاتحاد السوفياتي ـ المملكة المتحدة ـ فرنسا ـ الدانمـــارك ـ النرويج ـ اليونان ـ اليابان ـ المانيا الغربية ـ هولندا .

وتوضح مجلة هيئة اللويدز العالمية أنه يوجد فقط باليونـان /٢٩/ معهدا للتدريب البحرى ، ويوجد في المملكة المتحدة /٥٠/ معهدا بحريـا منها (معهد بلايموث ـ ليفربول) .

رابعا ـ

ضرورة انشاء كلية للنقل البحرى لتخريج ضباط بحريين يدعمـــون الأسطول الوطني ، خاصة اذا علمنا أن الطلاب السوريين يدفعون الآلاف من الدولارات سنويا للدراسة في الخارج بالأكاديميات البحرية ويقدر المبلغ الذى يدفعه الطالب الواحد سنويا في الشارقة بحوالي (٥٢٠٠) دولار ، كأقساط سنوية فقط .

خامسا ـ

ضرورة دعم الأسطول الوطني للقطر العربي السورى بتقديم القــروض من أجل احداث وتجديد سفن القطاع الخاص واحلال محلها سفن حديثـــة قادرة على خدمة تجارتنا السورية .

سادسا ـ

اقامة أماكن اصلاح وعمرة للسفن والاسراع في انشاء المزلاقـــــان المقترح اقامته في مرفأ طرطوس .

سابعا ـ

تشجيع صناعة السفن البحرية في جزيرة أرواد ودعمها من قبـــــل الحكومة وذلك من أجل وضع نواة لبناء سفن كبيرة الحجم . وكل هذا سيتيح خلق مواضيع عمل جديدة وحضارية واقتصادية تتيح الفرص لتشغيـــل آلاف العمال العاطلين عن العمل ويوفر على البلد مدفوعات كبيرة للخارج لقـــاء خدمات ما تقدم ، كما يؤمن للقطر دخلا كبيرا عن خدماته في هذه المجالات للغير .

ثامنا - خلق نقابة بحرية قوية من أجل حماية العمالة البحرية السورية من كافة أنواع الاستغلال .

تاسعا - اعطاء الاستقلالية للشركات الملاحية الموجودة وأقصد : الشركة السورية للملاحة البحرية والشركة السورية الأردنية للملاحة البحرية من أجل تطوير أسطولها الحالي . وبالتالي ادارتها ادارة اقتصادية مربحة .

عاشرا - الزام جميع المؤسسات التابعة للقطاع العام بالاستيراد على أساس (فوب) والتصدير (سيف) .

أحد عشر - الزام جميع الوزارات والمؤسسات العامة بالاستيراد والتصدير عن طريق المؤسسة العامة السورية للنقل البحرى (سيريامار) حصرا ، على أن تقوم هذه الأخيرة بتأمين نقل جميع الواردات والصادرات السورية على سفن الأسطول السورى وتقوم بنفس الوقت باستئجار سفن على أساس عقد آجار سفينة عارية وتقوم بتشغيلها وتأمين طاقمها السورى فتؤمن بهذه الحالة تشغيل عمالتها البحرية . وذلك بعد دعم المؤسسة بالخبرات والاختصاصات البحرية .

اثنا عشر - جمع المعلومات الخاصة بمؤشرات الأداء الاحصائية في الموانىء لاستخدامها في تقييم الانتاجية وتعميمها على مؤسسات القطاع العام من أجل الاطلاع عليها وأخذها في الحسبان عند عقد عقود النقل الخاصة بالبضائع المستوردة الى القطر .

ثلاثة عشر - اتباع أسلوب احصائي حديث في عملية تبويب المعلومات من أجل استخدامها في حال ادخال الحاسب الالكتروني .

أربعة عشر - اصدار نشرات دورية عن وضع النقل البحرى في القطر العربي السورى بشكل شهرى وسنوى ، وربحيته ، مقارنة بمتوسط ربحية النقل البحرى العالمي .

خمسة عشر -

التخفيف من الاجراءات البيروقراطية والروتينية المنفرّة للعملاء الاقتصاديين من الدول العربية والأجنبية ، وخلق عوامل جذب لهم لاستعمال مرافئنا ، لما في ذلك من تحقيق دخول كبيرة للقطر من العملات الصعبة لقاء خدمات المرافئ من جهة ، ولقاء الترانزيت من جهة أخرى .

- المسح الميداني الدوري لحاجات قطاع النقل البحري من الكوادر والعمالة المتخصصة وذلك من أجل تخطيط الاحتياجات المستقبلية .

- الانضمام الى الاتفاقيات البحرية .
- المشاركة في مناقشة وصياغة مشروعات الاتفاقيات الملاحية الدولية .
- وضع خطة اعلامية مبرمجة مهمتها التعريف بموانئ القطر وتوضيح قدراتها على استقبال جميع البواخر بادارة توفر كل متطلبات الخطوط النظامية .

- وضع برمجة لمستوردات القطاع العام السوري على مدار السنة درءاً لحدوث اختناقات وازدحام يرتب على القطر غرامات تأخير وعلاوات ازدحام ، أي يجب حساب الفترة التي ترد فيها البضاعة الى القطر قبل أو بعد الحاجة اليها بحيث تمنع حدوث الاختناق وتكبد الخسائر المالية التي تعود في نهاية الأمر ارتفاع في تكاليف المعيشة نتيجة ارتفاع سعر السلعة .

- اختيار ناقلات صب لتكون النواة الأساسية للأسطول السوري الممكن انشاؤه لنقل البضائع ذات الأحجام الكبيرة أمثال القمح والسكر ، والفوسفات وغيرها من المواد الصب .

- العمل على نقل تجارتنا الخارجية دون وسطاء وعبر المؤسسة العامة السورية للنقل البحري .

- تأمين ارتباط المرافئ السورية بشبكة من الخطوط الحديدية والبرية .

تشكيل أسطول نقل بري من أجل خدمة مرافئ القطر وبضائع الترانزيت .
فيما يخص نقل النفط السوري في الوقت الحاضر العمل سريعـــــا
على أساس احداث تغييرات في عقود بيع النفط من أجل وضع بنـــد
ينص على أن نقوم بنقل جزء من نفطنا المباع ، من خلال استثمـــار
ناقلات نفط ، وخاصة أن هناك ناقلات عربية واقفة عن العمـــــل
تنتظر من أجل التشغيل .

- الخاتمة -

على ضوء ما سبق عرضه للعناصر والخصائص المميزه لاقتصاديات النقل البحرى ومدى علاقتها بالتجارة الدولية والعربية والسورية تبين لدينا أن للنقل البحرى أهمية واستراتيجية على التنمية الاقتصادية ، حيث يلعب دور الأواني المستطرقة للتجارة الدولية ويؤمن متطلبات الخطط الاقتصادية الموضوعة للاقتصاد الوطني في الوقت المناسب تصديرا واستيرادا فيساهم بذلك في توفير الوقت والجهد والربح .

كذلك تبين لنا أن عددا قليلا من الدول الرأسمالية ومؤتمراتها الملاحية تملك اليد الطولى في ميدان النقل البحرى العالمي بسيطرتها على أغلب مكونات الصناعة البحرية وأن الدول النامية لاتزال تعاني استغلالا مزدوجا من خلال العلاقات الاقتصادية اللامتكافئة بينها وبين الدول المتقدمة بسبب التردى النسبي لأسعار صادرات الدول النامية وارتفاع أسعار وارداتها في الدول الصناعية وسيطرة الدول الرأسمالية على مركز قرار أجور النقل البحرى من خلال مؤتمراتها الملاحية وأسطولها الملاحي دون اشراك الشاحنين (الدول النامية) في الحوار والنقاش بخصوص تحديد هذه الأجور .

وهذا ما دفع الدول النامية للمطالبة بتغيير سلوك المؤتمرات الملاحية عبر مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) ولكن بالرغم من حصول الدول النامية على جزء من حقها باتفاقية تنص على وجوب توزيع النقل البحرى على سفن تحمل اعلام الدول المختلفة على أساس ٤٠٪ على سفن الدول المصدرة و ٤٠٪ على سفن الدولة المستوردة و ٢٠٪ على سفن المؤتمرات الملاحية . الا أنها لاتستطيع أن تمارس هذا الحق في نقل تجارتها الدولية وذلك لضعف أسطولها الوطني من جهة ، ولضخامة تكاليف انشاء أسطول وطني جديد من جهة أخرى الأمر الذى يتطلب تكاتف جهود

الدول النامية (الشاحنين) بتشكيل موئتمرات خاصة بهم تستطيع أن تمارس الضغط على الموئتمرات الملاحية لتخفيض أجور النقل البحرى وبالتالي لتشكيل نواة أسطول وأطر وطنية لتحقيق الاستقلالية في نقل تجارتها الخارجية .

وباسقاط أشعة البحث عن مكونات الصناعة البحرية السورية يتبدى لدينا قصور في نقل تجارتنا الخارجية بسبب قلة الحمولة الكلية المسجلة للأسطول السورى ،الأمر الذى سبب تكبيد القطر ملايين الدولارات وفوت عليه من جهة أخرى الكثير من العملات الصعبة سواء كانت كايرادات نقل لتجارته أو لتجارة الغير .

وتاليا التدني في القدرات الانتاجية المرفئية حيث أخذت المرافىء تحقق العجز والخسائر وتلحق بالقطر غرامات التأخير بسبب تطويل فترة مكوث السفينة في الميناء زيادة عن المدة المحددة لها في عقد النقل .

كذلك يلاحظ ضعف في القدرات العلمية الملاحية والفنية والخدمية التي أظهرت عدم انسجامها مع نسيج التخطيط الملاحي العلمي الاقتصادى الواعي ، حيث بدت معطيات العقود التجارية المبرمة غلبه العقود (سيف) على العقود (فوب) التي تتطلب الخبرات في اجراء عقود الشحن والتأمين .

وهذا ما يقتضي رسم السياسة العامة للتخطيط العلمي الاقتصادى الملاحي التي تهدف الى دعم الملاحة البحرية والنقل البحرى وتنظيم أعمال الموانىء والموءسسات البحرية وبالتالي تسريع التنمية الملاحية المتكاملة بما يتلاءم مع الموقع الاستراتيجي الهام للقطر العربي السورى وامكانياته البحرية وذلك لنقل تجارتنا الخارجية تصديرا واستيرادا من جهة ، وللتخلص من التبعية الملاحية للغير في أوقات السلم وأوقات الحرب ، وكذلك من سيطرة الشركات العالمية الملاحية الاحتكارية من جهة أخرى .

- المصطلحات البحرية -

أعالي البحار :

المياه الدولية الخارجة عن حدود المياه الاقليمية الملاصقه لساحل الدولة التابعة لها .

تحويض السفينة :

أى ادخالها الى الحوض الجاف من أجل اجراء صيانة عامة لها .

التخريد :

هي أماكن تفكيك السفن وصهرها من أجل اعادة انتاجها من جديد .

التدشين :

عملية انزال السفينة الى الماء للمرة الأولى وتتم عامة في حفل يتناسب مع أهميتها .

الترسانة :

مكان على شاطئ بحر أو مجرى مائي معد لبناء السفن أو اصلاحها .

التابيص :

ويعني وضع السفينة على الرصيف البحرى وتثبيتها بالربط من أجل الشحن أو التفريغ .

الجنوح (شحط) :

انحراف السفينة بسبب حادث أو قوة طبيعية عن خط سيرها في المجرى المائي واتخاذها وضعا مائلا فيه أو ارتطامها بالشاطئ .

حاجز أمـــواج :

رصيف صناعي من الكتل الخرسانية يمتد الى الماء لمسافات طويلة لصد الأمواج وحجز المواد الغريبة من الدخول الى الميناء أو المجرى الملاحـــي لحماية السفن الراسية خلفه من تأثير الأمواج .

حمولة السفينـــة :

حجم جميع فراغات السفينة مقدرا بالطن وهو وحدة القياس ويساوى /١٠٠/ قدم مكعب أو (٢٫٨٣) متر مكعب .

حمولة كلية مسجلة :

هي جميع الفراغات المتعلقة بالسفينة .

حمولة صافيـــة :

هي الحمولة التي تعبر عن الفراغ المنتج للأجور البحرية .

حمولة وزنيـــــة :

مقدار ما تستطيع أن تحمله السفينة من البضاعة والوقود والماء ومـــــاء الصابـــورة .

حوض الجــــاف :

مكان محفور على شاطئ البحر ويتصل بوساطة باب متحرك أفقيــــا لادخال السفينة المراد اصلاحها في الحوض الذى يغلق بابه بعدئذ ويفـــرغ من الماء .

حوض عائـــــم :

حوض متحرك مفتوح الطرفين له جداران مزدوجان يملأان بمــــاء البحر بوساطة مضخات خاصة ، كي يثقل الحوض ويتدحرج الماء فتدخلـــه

السفينة المراد اصلاحها ثم يفرغ الجدران من الماء فيطفو الحوض وبداخله السفينة .

خط الشحـــن :

علامة موجودة على جانبي السفينة لبيان حمولتها في مختلف فصــول السنة والمناطق المناخية .

د ومــــــان :

عجلة قيادة معدنية أو خشبية ذات ثمانية مقابض تستخدم لتغيـــير اتجاه السفينة أو المحافظة على خط سيرها .

الدفــــــــة :

شريحة من الصلب متحركة مثبتة في مؤخرة السفينة بشكل تقــع وراء المرفأ ويستعمل لتوجيه السفينة ، ويمكن استعمالها يدويا أو آليا من خــلال عجلة القيادة .

ربان السفينــة :

الشخص الذى يتولى قيادة السفينة والاشراف عليها والمسؤول عـــن سيرها وعلى طاقمها وركابها علاوة مع تمثيله وهو على ظهرها السلطة العامة ومالك السفينة .

رصيف بحــرى :

هو بناء يمتد في البحر تقف الى جواره السفن من أجل الشحن والتفريغ ومزود بآليات من أجل الشحن والتفريغ .

رفــــــاص :

هو عبارة عن شكل مروحي يتصل بعمود بماكينة السفينة وهو الذى يقوم بتحريك السفينة ويمكن أن يكون للسفينة أكثر من رفاص .

سطح البحـــر :

ستوى صفحة الماء ويعتبر منسوبه صفرا وقد اتخذ أساسا لقيـــاس الارتفاعات والانخفاضات على سطح الأرض .

سطح مـــزدوج :

أي أن السفينة لها سطح أو سطحان تحت السطح الرئيسي .

شمعة الربـــاط :

كتلة حديدية منتظمة الشكل ، مثبتة في قاعدة في الخرسانة المسلحـــة مشيّدة على أبعاد متقاربة ، على أرصفة الموانئ وضفاف المجاري المائية لرباط السفن فيها عند تلبيسها .

شمنـــــدورة :

هي عائمة على سطح الماء تستعمل كوسيلة لربط السفن أوعلامات مضيئة للاسترشاد بها ليلا أو يحدد بها الجزء الصالح للملاحة وتثبت عن طريـــق وجود ثقل حديدي ضخم في أسفلها .

الصابـــورة :

يقال على السفينة التي تترك الميناء بدون حمولة أنها تغادر المينـــاء على الصابورة ومن أجل حفظ توازن السفينة يملأ خزانها بماء البحر .

الصنـــدل :

سفينة مسطحة القاع ذات عنابر متسعة على شكل حاوية تستعمل فـــي نقل الحمولات المختلفة ، تقطر أو تتحرك آليا .

طاقم السفينـــة :

جميع العاملين على السفينة الذين يشرفون على سيرها ونظامهـــا وصيانتها وخدمة ركابها .

غاطـــس :

عمق الجزء المغمور في الماء من بدن السفينة ويقاس بالقدم .

عنـــبر :

حجرة بداخل السفينة تستف فيها البضائع وتختلف عدد العنابر في السفينة حسب حجم السفينة ونوعيتها .

غطـــاس :

الشخص الذى يغوص في أعماق الماء لمدد متفاوته تبعا لطبيعة عمله ويرتدى لذلك جهازا خاصا محكما يتصل بمضخة لضغط الهواء فيه .

الغرط (الدكمة) :

وهي البضائع السائبة غير معبأة مثل الفوسفات ـ فحم ـ حبوب .

الفنـــار :

هو برج أو مكان يسهل رؤيته بوضوح ويرسل اشارات ضوئية ليـــلا لارشاد السفن في الملاحة .

قاطـــر :

سفينة صغيرة قوية معدة لسحب الوحدات البحرية المختلفة ولقطـــر السفن ومساعدتها للدخول والخروج من الموانئ .

قرنيـــة : العمود الفقرى للسفينة ، خشبي أو معدني .

قطـــر :

عملية سحب السفينة أو الوحدة العائمة بالحبال أو الكابلات بواسطـــة قاطـــر .

قلفطـــــه :

عملية رم خشب وشقوق الوحدات البحرية لمنع تسرب المياه الـــــى داخلها .

كراكـــــة :

هي عائمة بحرية مزودة برأس حفر من أجل تنظيف الموانئ والممـرات المائية من الأوحال والأتربة والرمال المتجمعه والمترسبه التي تعيق الملاحـة البحرية .

المانيفيست :

ملخص لأهم تفاصيل البضائع المنقولة وهذه التفاصيل مأخوذة مـــن مستندات الشحن وتشمل حجم البضائع وسعرها وتفاصيل أخرى .

ماعـــــون :

حاوية عائمة مقطور معد لنقل البضائع من الرصيف الى السفن الراسية في عرض البحر وبالعكس .

مخطـــاف :

جسم معدني ثقيل يتكون من ساق تنتهي في الأسفل بذراعين مقوستين أو أكثر . ومن الأعلى حلقة مستديرة يربط فيها جنزير حديدي تنزله السفينـة بوساطة آلات خاصة حتى يغرس في قاع البحر لتثبيت السفينة في حالـــة رسوها .

مرســـــى : مكان داخل الميناء تتم فيه عملية الشحن أو تفريغ السفن .

موشـــــد :

الشخص الذى يقدم لربان السفينة كافة الارشادات والتوجيهـــات اللازمة له عن خصائص الطريق الذى تجتازه سفينة وذلك لتحديد سيرهـــا

عند دخول الموانئ والخروج منها أوفي القنوات البحرية ، ويعـــرف الأول بمرشد سفينة والثاني بمرشد قناة .

معامل التستيف : ويعني العلاقة بين وزن البضاعة المنقولة بحرا وحجمها .

ونــش :

آلة رافعة ثابتة أو متحركة بحرية أو برية ذات ذراع قوية تتحرك فــي كافة الاتجاهات لرفع الحمولات وانزالها .

النولــون : هو أجرة نقل البضائع من مرفأ معين الى آخر معين أيضا .

المصطلحات العلمية والعالمية البحريـــة

باللغة الانكليزيـــة

A

Accumulation	التكـدّس
Actual total loss	الخسارة الكلية الفعلية
Address commission	عمولـة المستأجـر
Advance freight	أجرة الشحن(النولون) مدفوعة سلفا
Against all risks	ضد كل الأخطـار
Agent	وكيــل
Agency fee	أتعاب الوكيــل
Aground	الجنـوح
Assurance company	شركة تأمين
Average adjuster	خبير تحديد الخسائر

B.

Ballet cargo	البضائع المعبأة في بالات
Baltic exchange	بورصة البلطيق
Bar draught	أقصى حد لغاطس السفينة
Bare boat	سفينـة عاريـة
Berth	ماعونـــة
Berth charter	تأجير السفينة على أساس شحن البضائع على الرصيف
Berth dues	رصيـف
Bill of loading (bill)	بوليصة الشحن
Broke rage	السمسرة البحرية
Broken stowage	الفراغات غير المشغولة من العنبر

B

Buyer must	التزامات المشتري
Bulk	الفرط (صب)
Buoy	العوّامة (الشمندورة)

C

Cargo insurance	عقد تامين بضائع
Charter agent	وكيل المستاجر
Charting agent	وكيل التاجير
Charter party	مشارطة الايجار
Classification of ships (S.C)	تصنيف السفـن
Clean bill of loading	بوليصة الشحن النظيفة
Clear days	الأيام المعتمدة
Common safety	السلامة العامة
Conferences of maritime (M.C)	المؤتمرات الملاحية
Congestion	الازدحـام
Consecutive	الرحلات المتتابعة
Containers	الحاويـات
Cost insurance and freight (C.I.F)	سيـف
Crude petroleum	البترول الخـام
Cubic capacity	السعة التكعيبية

D

Damage to ship	التلف الذي يحدث للسفينة
Data	بيانـات
Dead frieght	نولون البضاعة التي لم تشحن(النولون الضائع)
Dead weight tonnage	الحمولة الساكنة (الحمولة القصوى للسفينة) مقدرة بـالأطنان الطولية
Deck cargo	بضائع السطح
Demise charter party	استئجار السفينة مع حق الادارة الملاحية والتجارية
Demurage	غرامة التاخير
Derricks	رافعات السفينة

D

Dispatch time	كسب الوقــت
Displacement tonnage	وزن السفينة الاجمالي
Deck dues	رسوم السفينة
Draft	الغـاطـس
Dredgers	سفــن (الكراكات)
Drill ship	سفينــة حفــر
Dry cargo freighters	سفن نقل البضائع الجافة
Dry docking	دخول السفن الى الأحواض الجافة

E

Economics speed	السرعة الاقتصادية للسفينة
Endorsment of bill of loading	تظهير بوليصة الشحن
Even keel	توازن السفينة

F

Ferries	سفــن العبّــارات
Flooting policy	بوليصة عائمــة
Fighting ship	سفينة حربيــة
Fishing ships	سفــن الصيــد
Foul bill	بوليصة غير نظيفة
Free on board (F.O.B)	فوب تسليم ظهر السفينة
Free in and out (F.I.O)	فيــو
Free particular average	عقد تأمين مع عدم ضمان الفوارق الخاصة
Freight	النولـون
Freight idea	النولون المعروض
Freight policy	التأمين على أجرة السفينة
From door to door	من البـاب الى البـاب

G

General average	العوارية العامــة
Giont tankers	النـاقلات العملاقــة

G

Gross tonnage — الحمولة الكلية

H

Handling — مناولة

Harbour — الميناء

Hatches — فتحة العنبر في السفينة

Heavy derricks — رافعة المثقلات

Heavy cargo — البضائع الثقيلة

High seas — أعالي البحار

Hull ships — بدن السفينة

I

Ice Breakers — سفن تكسير الثلج

In Ballast — على الصابورة

In Bulk — صب

Indemnity — التعويض

International commercial terms — التجارة الخارجية

In turn — انتظار الدور

K

Keel — قرينة

L

Landing — انزال البضائع

Laying uppools — اتحادات ملاك السفن

Lay days — أيام الشحن والتفريغ

Levant — ليفانت

Light cargo — البضائع الخفيفة

Liner — سفينة تعمل على خطوط منتظمة

Liner terms — شروط الخطوط المنتظمة

L

Lighter	الصنـدل
Lloyd's register of shipping	سجل اللويدز الملاحي
Lloyd's	اللويـدز
Load lines	خط الحمولة القصوى
Long ton	الطن الطولي (١٠١٦كغ)
Lounching	انزال السفن الى المياه
Lump sum freight	النولون المقطوع
Lunch	تدشيـن

M

Maritime	الملاحـة
Manifest of cargo	مانيفست البضائع
Market research	دراسة السوق الملاحية
Metric ton	الطون المتري
Mixed cargo	البضائع المختلطة
Mixed policy	عقد تأمين مختلط

N

Nationality	جنسية السفينة
Net register tonnage	الحمولة الصافية المسجلة
Net weight	الوزن الصافي
Nubalt wood	موءتمر الأخشاب الكندية لشحن الأخشاب
Tramp conference	على السفن المستأجرة

O

Oil tankers	ناقلات نفط
Open charter	مشارطة مفتوحة
Open policy	بوليصة تأمين مفتوحة
Operating the ship	تشغيل السفن
Operating expenses of ship	المصاريف الادارية للسفينة

O

Order bill of loading	بوليصة شحن لحامله
Outsider	سفن خارج المؤتمر
Outport	الموانئ الخارجية

P

Passenger vessels	سفن الركاب
Pallet ship	سفن الطبال
Particular average	العوارية الخاصة
Perils of the sea	المخاطر البحرية
Pilot	المرشد
Pilotage	رسوم الارشاد
Pilot ships	سفن الارشاد
Plimsoll mark	علامة بليمسول
Profit ability of ships	أرباحية السفن
Propeller	الرفاص

R

Register ton	الطن المسجل
Research ships	سفن الأبحاث العلمية
Reinsurance policy	بوليصة اعادة التامين
Roll on roll off RO/RO	سفن الدحرجة

S

Salvage tugs	سفن الانقاذ البحري
Scrapping pools	مجمعات التخريد
Sea worthiness	صلاحية السفن للملاحة
Seller must	التزامات البائع
Several valued policy	تعدد بوليصات التأمين ذات القيمة المحددة
Ship broker	سمسار تأجير السفن

S

Shipper	الشاحـن
Shipping agency	الوكالة البحريـة
Shipping note	بيـان السفينـة
Ship building	صناعة بناء السفن
Ship insurance	عقد تأمين سفينة
Shifting cargo	مصاريف نقل الشحنة داخل السفينة
Sailing cards	جداول ابحـار
Sister ship	السفن الشقيقة
Stability	توازن السفينة
Stowage	تستيف البضائع
Stowage factor	عامل تستيـف
Stowage plan	مخطط التستيف
Surveys	عمرة السفينـة

T

Tankers	الناقـلات
Tarriffs freight	تعريفات النوالين
Time charter	المشارطة الزمنية
Time chartered vessel	السفن المستأجرة
Time policy	عقدة تأمين بالمدة
Total loss	الخسارة الكلية
Towage	القطـر
Tramp ship	سفينة متجولة
Transit cargo	بضائع الترانزيت
Tug boat	زورق قطـر

V

Voluntary stranding	الشحط الاختيـاري

V

Volued policy	بوليصة التأمين المحددة القيمة للشيء المؤمن عليه
Voyage policy	عقد تامين رحلـة

W

Ware house to warehouse	وثيقة التأمين منالمخزن الى المخزن
Water/oil supply ship	سفن التموين بالميـاه والوقود
Weather ships	سفن الأرصاد الجويـة
White sea	البحرالأبيض (هو عبارة عن خليج من بحر بارنتس) ومساحته ٩٥٢٦٨ كم٢ .
With particular	التأمين مع ضمان العوارية الخاصة

****

المقاييس البحرية

البيان	المقاييس المترية
١- الأطوال :	
بوصة	٢ر٥٤ سم
قدم	٣٠ر٤٨ سم
ياردة	٩١ر٤٤ سم
* ميل بحرى	
انكليزى	١٨٥٣ر١٨ مترا
امريكي	١٨٥٣ر٢٥ "
دولي	١٨٥٣ر٢٥ "
عقدة	١٨٥١ر٨٥ "
فرسخ بحرى	٥ر٥٦ كم
٢- المساحات :	
بوصة مربعة	٦ر٤٥ سم٢
قدم مربع	٠ر٩٣ م٢
ميل مربع	٢ر٥٩ كم٢
٣- الحجوم :	
بوصة مكعبة	١٦ر٣٨٧ سم٣
قدم مكعب	٠ر٢٨٣ م٢
طن حجمي	٢ر٨٣ م٣
٤- الأوزان :	
طن مترى	١٠٠٠ كغ
طن انكليزى (طولي)	١٠١٦ "
طن أمريكي	٩٠٧ر١٨٥ "

- مراجع البحث -

باللغة العربية :

الكتب :

د عثمان هارون ، ١٩٨٤ - الاقتصاد البحرى . منشأة المعـــارف ، الاسكندرية ، ٢٦٨ صفحة .

الانصارى أحمد فؤاد ، ١٩٦٥ - مبادئ التأمين ، القاهرة ، ٢٣٩ صفحة .

اولولين كارين (ترجمة مختار السويفي) ، ١٩٧٩ - اقتصاديات النقـــل البحرى . القاهرة ، ٢٨٨ صفحة .

البرشومي عبد الحميد ، ١٩٧٥ - البضائع المنقولة بحرا والعناية بهـــا . الطبعة الثانية ، الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، جامعة الدول العربية ، ٣٨٨ صفحة .

٥- جمال الدين علي ، ١٩٨٧ - القانون البحرى . الكتاب الجامعي ، جامعـــة القاهرة ، ٥٧٧ صفحة .

٦- حداد الياس ، ١٩٨٣ - القانون التجارى (برى بحرى جوى) ، كليـــة الحقوق ، جامعة دمشق ، ٥٧٣ صفحة .

٧- حريا شفيق ، ١٩٨٦ - عقد التأمين . الطبعة الأولى ، مطبعة حلـــب ، ٣٢٣ صفحة .

٨- حسني أحمد ، ١٩٨٣ - البيوع البحرية ، الطبعة الثانية ، منشـــأة المعارف ، الاسكندرية ، ٦١٣ صفحة .

٩- حسني أحمد ، ١٩٨٥ - عقود استئجار السفن . منشأة المعـــارف ، الاسكندرية ، ٤٦٢ صفحة .

١٠- حسين المطير عبد القادر ، ١٩٨٣ - الحاويات وأثرها في تنفيذ عقـــد النقل البحرى . ٤٠٢ صفحة .

١١- زكي رمزى ، تشرين الاول ١٩٨٧ - التاريخ النقدى للتخلف . عالم المعرفة ، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ، ٣٩٨ صفحة .

١٢- السويفي مختار ، ١٩٨٢ - مصطلحات النقل البحرى والتجارة الخارجية . القاهرة ، ٢١٦ صفحة .

١٣- شحود عزيز ، اصطلاحات في النقل البحرى والتأمين والنقل . الجمهورية العربية السورية ، وزارة النقل ، شركة التوكيلات الملاحية ، الادارة العامة ، فرع اللاذقية ، ٢١٧ صفحة .

١٤- شحود عزيز العلي عبد الكريم ، مدخل الى أهم المصطلحات البحرية . ١٣٦ صفحة .

١٥- شعبان اسماعيل ، ١٩٨٧ - العلاقات الاقتصادية الدولية . مديرية الكتب والمطبوعات ، جامعة حلب ، ٤٦٦ صفحة .

١٦- الطريفي عبد الله ، الحسيني فاروق ، ١٩٦١ - نقل البترول العربي . معهد الدراسات العربية ، جامعة الدول العربية ، ١٢٤ صفحة .

١٧- عبد الفضيل محمود ، ١٩٨١ - النفط والوحدة العربية ، الطبعة الثالثة ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ٢٤١ صفحة .

١٨- عبد الحميد عز عادل ، ١٩٧١ - دور التأمين في التنمية الاقتصادية . جامعة الدول العربية ، ٧٨ صفحة .

١٩- عبد الرحمن أحمد جاد ، التأمين . ٦٠٥ صفحة .

٢٠- فالكوسكي . م ، ١٩٨٢ - وجهة نظر ماركسية حول مشكلات تنمية العالم الثالث . الطبعة الثانية ، دار الحقيقة ، بيروت ، ١٧٤ صفحة .

٢١- فرعون هشام ، ١٩٨٥ - القانون التجارى . الطبعة الثانية ، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية ، جامعة حلب ، ٣٦٤ صفحة .

٢٢- كامل عباس الحلواني ، ١٩٦٥ - الخطر والتأمين . دار المعارف ، مصر ، ٣٣٣ صفحة .

٢٣- كتاب المعرفة الاتصالات والمواصلات ، سويسرا ، جنيف ، ١٠٦ صفحة .

٢٤- كمال طه مصطفى ، مبادئ القانون البحرى . الطبعة الثالثة ، الدار الجامعية ، ٥١٧ صفحة .

٢٥- كيرلس جورج حليم ، ١٩٧٥ - قناة السويس . دار المعارف ، مصر ، القاهرة ، ٢٦٤ صفحة .

٢٦- لويس بيرجر الأمريكية (شركة) ، ١٩٨٠ - المرافئ والشحن البحرى دراسة النقل الشاملة في الجمهورية العربية السورية . المجلد الخامس .

٢٧- مجموعة من المؤلفين ، ١٩٨٢ - المواصلات في الوطن العربي . الطبعة الأولى ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ٤٠٣ صفحة .

٢٨- مجموعة من الوثائق ، ١٩٨٧ - الاتحاد السوفياتي والعلاقات الاقتصادية الدولية . دار التقدم ، موسكو ، ٣٢٧ صفحة .

٢٩- محمود الصياد محمد ، ١٩٥٦ - النقل في البلاد العربية . معهد الدراسات العربية العالمية ، جامعة الدول العربية ، ٨٦٧ صفحة .

٣٠- مهنا عبد العزيز ، فهمي حسين ، ١٩٥٠ - اقتصاديات السكك الحديدية . الطبعة الثانية ، مكتبة النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٥٣ صفحة .

٣١- نحاس عادل ، زين العابدين يوسف ، مقدمة في القانون البحرى . الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، ٢٧ صفحة .

٣٢- وزارة الدفاع ، الأسطول التجارى الاسرائيلي ، شعبة المخابرات ، فرع المعلومات ، قسم الدراسات ، ١٠٣ صفحة .

٣٣- وسيم غالي محمد (ترجمة) ، ١٩٦٧ - معاملات السفن لضباط أعالي البحار ، طبعة أولى ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٦٣٤ صفحة .

٣٤- وسيم غالي محمد ، ١٩٧٩ - القانون البحرى ومعاملات السفن لضباط أعالي البحار . الطبعة الأولى ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، الاسكندرية ، ٥٤٧ صفحة .

٣٥- يونس علي حسن ، ١٩٦١ - القانون البحرى . كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، ٥٧٦ صفحة .

ب - الدوريات والنشرات :

١- المجلة البحرية الصادرة عن الاكاديمية العربية للنقل البحرى (الشارقة) ، جامعة الدول العربية . الاعداد التالية :

- المجلة البحرية العدد الثاني عشر ، آذار ١٩٨٩ .
- " " " الحادى عشر ، اكتوبر ١٩٨٨ .
- " " " التاسع ، آذار ١٩٨٧ .
- " " " الثامن ، اكتوبر ١٩٨٦ .
- " " " السادس ، آذار ١٩٨٥ .
- " " " الرابع ، آذار ١٩٨٣ .

٢- صندوق النقد العربي ، التجارة الخارجية العربية ١٩٧٦-١٩٨٦ ، العدد /٦/ تشرين الثاني ١٩٨٨ .

٣- النشرات الشهرية الصادرة عن الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، الاسكندرية (الشارقة) .

٤- النشرات الشهرية لمنظمة الاقطار العربية المصدّرة للبترول أوابك .

٥- النشرات الاقتصادية والاحصائية لمرفأ طرطوس .

٦- " " " " اللاذقية .

٧- مجلة الاقتصاد والاعمال ، تشرين الثاني ١٩٨٦ . العدد /٨٧/ .

٨- مجلة النفط والتعاون العربي ، منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول ، ١٩٧٦ المجلد الثاني ، العدد الاول .

٩- مجلة عالم التجارة ، مجلة التجارة والصناعة في البلاد العربية ، حزيران ١٩٧٥ ، المجلد /١٠/ ، العدد /٥/ .

١٠- مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، الصادرة عن الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، الاسكندرية . جامعة الدول العربية .

- مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، المجلد /١١/ ، العدد /٢١/ ١٩٨٥ .
- مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، المجلد /٥/ ، العدد /٦/ ١٩٧٩ .
- مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، المجلد /٣/ ، العدد /١/ ١٩٧٧ .
- مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، المجلد /٢/ ، العدد /١/ ١٩٧٦ .
- مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، المجلد /١/ ، العدد /٢/ ١٩٧٦ .

١١- مجلة النقل الصادرة عن وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية .

- مجلة النقل العدد السابع عشر ، ت١ ١٩٨٨ .
- " " " /١٤/ ، كانون الثاني ١٩٨٨ .
- " " " /١٢/ ، تموز ١٩٨٧ .
- " " " /١١/ ، نيسان ١٩٨٧ .
- " " " /١٠/ ، كانون الثاني ١٩٨٧ .
- " " " /١/ ، آذار ١٩٨٦ .

- مجلة النقل العدد /٢/ ، نيسان ١٩٨٦ .
- " " " /٣/ ، ايار ١٩٨٦ .
- " " " /٤/ ، حزيران ١٩٨٦ .

١٢- مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - استعراض النقل البحري ، جنيف /١٣١/ صفحة .

جـ - القوانين والقرارات :

١- تقرير عن تحليل الوضع الراهن لنشاط النقل البحري في القطر العربي السوري عام ١٩٨٤ ، المرحلة الاولى من اعداد الخطة الخمسية السادسة ١٩٨٤ - ١٩٩٠ .

- التقرير السنوي لشركة التوكيلات الملاحية ١٩٨٨ .
- تقرير عن تحليل الوضع الراهن لنشاط النقل والمواصلات ، هيئة تخطيط الدولة ، الجمهورية العربية السورية .

٢- المرسوم التشريعي رقم /٨٥/ تاريخ ١٩٤٩/٥/٢١ ، طبعة ١٩٨٩ .
٣- " " " /٩٣/ لعام ١٩٧٤ المتضمن احداث وزارة النقل .
٤- المرسوم التشريعي رقم /٢٧٤٣/ المتعلق باستثمار المرافئ السورية ، تاريخ ١٩٨٥/١٠/٢٤ الصادر عن رئاسة الجمهورية .

د - المجموعات الاحصائية :

١- المكتب المركزي للاحصاء - المجموعة الاحصائية لعام ١٩٧٦ ، الجمهورية العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .

٢- المكتب المركزي للاحصاء - المجموعة الاحصائية لعام ١٩٧٩ ، الجمهورية العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .

٣- المكتب المركزي للاحصاء - المجموعة الاحصائية لعام ١٩٨١ ، الجمهورية العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .

٤- المكتب المركزي للاحصاء - المجموعة الاحصائية لعام ١٩٨٥ ، الجمهورية العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .

٥- المكتب المركزي للاحصاء - المجموعة الاحصائية لعام ١٩٨٨ ، الجمهورية العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .

A- English Books :

ثانيا ـ المراجع باللغة الانكليزية :

1- ALDERTON. P.M., 1984 - Sea Transport Operation and Economics. Thomas Reed Publication limited 3rd Edition, London 276 P.

2- BAPTISTC, 1980 - Tanker Hand Book for deck of officers Brown son and Fergson limited 6th ed. 460 P.

3- BES. J 1960 - Chartring and Shipping Terms Barker Honre, London, E 12 QE, 518 P.

4- BRANCH - A., 1987 - Economics of Shipping Practice aand Management Chapman and Hall, Second edition, London , New York 360 P.

5- Zain Al-Abeddin. Y. Maritine Safety Legislation and Management. Arab Maritine Transport Academy 63 P.

B- Periodicals:

1- Drewry Shipping Consultants. Ang 1988- Shipping Statistics and Economics London 45 P.

2- Drewry Shipping Consultant November 1982- Shipping Statistics and Economics. London 45 P.

3- Drewry Shipping Dec 1976 Role of Independent Tankers London.

4- Drewry World Shipping under Fh ges of Convenience USP London.

5- Drydock November-December 1983. FINNBODA Vol 19. No.4. 40p.

6- Fair Play International Shipping Journal Statistcol Information Feb 1978.

7- Journal of ARAB Maritime Transport Academy.

8- Lloyd's Register of Shipping, 1982 Economics and Statistics London 16P.

9- Lloyd's Register of Shipping 1987- Significant IMO Legislation 23 P.

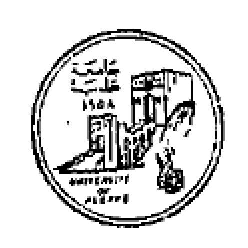
10- Lloyd's Register of Shipping 1987- Merchant Shipping Return 14P.

11- Unctad Review of Maritine Transport October 1987, Geneva.

12- Unctad Review of Maritine Transport 1982- Geneva.

****

ALEPPO UNIVERSITY
FACULTY OF ECONOMICS
ECONOMY & PLANNING DEPT.



MARITIME TRANSPORT ECONOMIES AND THEIR RELATION WITH THE INTERNATIONAL COMMERCE

PREPARED BY
KHALIL MOHAMMAD DEEB YASIN

Supervised by
Prof, Dr. ISMAIL SHA'ABAN

1411
1991

CERTIFICATE

It is hereby certified that the work described in this thesis is the result of the author's own investigations under the supervision of Prof.Dr. Ismail SHA'ABAN in the Department of Economy and planning University of Aleppo , Faculty of Economics and any reference to other researchers work has been duly acknowledged in the text .

Director of Study ٤٠٢٧٨١ Candidate

Prof. Dr. Ismail SHA'ABAN Khalil Yasseen

DECLARATION

It is hereby declared that this work has not already been accepted for any degree , nor is it being submitted concurrently for any other degree .

Candidate

خليل ياسين

SUMMARY

MARITIME TRANSPORT ECONOMIES AND THEIR RELATION WITH THE INTERNATIONAL COMMERCE

Example (Syria)

INTRODUCTION

The maritime transport sector is considered one of the sectors constituting the economic frame in any state . It plays an important rule in the economical, social and service life, and it forms a full integrated and related economical sector of the establishments, organizations, administrations and companies called the Maritime Transport Industry .

First : Maritime Transport Industry identification : It is a branch of economy branches that takes an interest in the role and importance of the ship in economical activity and international commerce . Maritime Transport Industry is divided into two parts; Service and Capitalistic . The capitalistic part has specific properties, some of which are :

1. The greatness of the capital invested
2. The technological development
3. Monopolistic international industry

SECOND : International Fleet volume and property :

The International Fleet id distributed, on the International level, into four sets :

1. The developed countires collection
2. Open registration countries collection

3. Socialist countires

4. Developing Countries

In 1970, the volume of of the International Fleet was 217 Million ton, and in 1987 it was about 397 million ton. This is related to the increase of the number of ships, and developing their quality, in accordance with the development of the international commerce.

Whereas the property of the international fleet is distributed into a small number of countries being centralized around eight fundamental countries; which are : USA, Japan, United Kingdom, France, USSR, Greece, Norway and Liberia.

The rate of the propriety of these countries was, in 1983, 62% of the total international load registered, and about 53% of the total number of ships.

The Capitalist Countries control the fleet of the international oil transportation ships through their seven sisters monopolistic companies.

THIRD : The International Trade (Commerce) transported by sea:

The Maritime Transportation plays a basic rule in the international trade, due to its many folded properties, such as :

1. The possibility of reaching any part of the world
2. The ability to carry large quantities of goods.
3. It fomrs the cheapest medium of transportation.

Thereby, it takes the first position in the international trade transport, as 78% of the international trade volume is being transported by sea.

FOURTH : Costs of the international trade transportation :

The maritime transport costs are the most dangerous problems that face the developing countires, as they burden the balances of their payment in foreign currency, as the maritime transport costs,paid by the developing countires during 1980, 1985, 1986, were 113 Milliard dollars .

The problem is on whom the transport charges will be levied at last . This, in fact, depends on the flexibility of the of offering and demanding the internationally exchanged commodities .

Since the exportations of the developing countries (agricultural varieties & raw materials) are excelled with low offer flexibility and relatively high demand flexibility, whereas their imports (industrial commodities and machines) are excelled with high offer flexibility and relatively low demand flexbibility, therefor, they will bear the biggest part of tranposrt costs, either for their importations or for their exportations .

FIFTH : Sea freight (Maritime transport charges) :

Maritime transport charges, which are paid as cost of transporting a definite goods from a place to another, are called,in the maritime field, Sea Freight . Charges of the maritime transport vary according to the difference of ship operation methods, as there are two kinds of the ships working in the field of sea tranportation :

1. Ships working on regular routes :

The regular ship is the one crossing the seas, working according to time sailing schedules, put in advance . The Maritime Routes (lines) are controlled by the Navigational Conferences, which define the freight rates according to the lists issued by the Tarrif Department .

2. Rambling Ships : Are the ships available at any time for transporting all kinds of goods.. They wander about the seas continuously searching for goods . The Rambling ships are operated by international brokers . Prices of these ships are defined according to circumstances of offer and demand in the navigational markets .

   Freight prices of the rambling ships are called rental conditions prices or contracting prices; as works of the rambling ships are to be made in the navigational market according to rent conditions . There are two ways to rent a ship :

   A. Bare ship rental : The renter, according to this rental, reserves the right of navigational management and commercial managment of the ship.

   B. Renting an equipped ship : The owner provides the renter, according to this method, the ship equipped . There are two kinds of this rental:

      (1) Time rental of the ship : which is specialized in putting the ship equipped under the renter's disposal for a defnitie period of time, and the navigational management will be for the renter, whereas the commercial

management is transferred to the owner .

(2) Renting a ship per journey : which is a contract per which the ship owner undertakes to provide a ship for transporting certain goods for one journey or more . The renter, under this condition, reserves the right for commercial & navigational management .

The maritime transportation sector in the Syrian Arab Republic and the Syrian external maritime trade

FIRST : The maritime transportation sector in the Syrian Arab Republic consists of the following establishments and Administrations :

1. The General Company of Lattkia Port
2. The General Company of Tartous Port
3. Maritime oil centres
4. Maritime Shipping Company
5. General Directorate of Ports
6. The Syrian Maritime Fleet

SECOND : The participation of the Syrian Fleet in the Syrian Maritime Trade : The Syrian Fleet means the total ships that carry the Syrian flag, which are registered in the Syrian ports . It follows three sectors :

1. Public Sector : which owns two ships with a total load registered to (11000) tons
2. Mutual Sector : Which owns two ships with a total load registered to (12000) tons
3. Private Sector : The ships of which were, in 1989,

98 ships, the average loading capacity of each is 1000 tons .

THIRD : The Syrian Exterior Maritime Trade :

Statistics shows that the percentage of the goods shipped on board of the Syrian fleet in 1983 was 5.1% only of the Syrian Maritime Trade; which formed in the period 1983 - 1987 about 30% of the total Syrian External Trade .

As for the imported and exported Syrian oil maritime trade, it was done by foreign oil transporters, and petrol and its derivatives form about 67% of the Syrian External Trade .

From all of the above, we notice the weakness of the Syrian fleet participation in shipping the Syrian external trade, which necessitates the creation of a Syrian fleet that is capable of transporting the biggest part of our external trade .